СЕРГЕЙ МОРЯХИН

# НАУКА ВОЖДЕНИЯ

КАК ИЗУЧАТЬ ТЕОРИЮ, ЧТОБЫ СУМЕТЬ ПРИМЕНИТЬ ЕЕ НА ПРАКТИКЕ

БОЛЕЕ 185 000 000 ПРОСМОТРОВ НА YOUTUBE

1 160 000 ПОДПИСЧИКОВ

#АВТОИНСТРУКТОР62

SHOUT
SHARE
IT

# Annotation

Сергей Моряхин один из самых известных профессиональных автоинструкторов России, автор популярного канала «Автоинструктор-62» на YouTube (более миллиона подписчиков), основатель онлайн-школы «Наука вождения». Почему даже самые прилежные, пройдя курс, говорят, что усвоили теорию, но не могут воспользоваться ею в реальных условиях? Почему тратят много времени на чтение книг, прослушивание подкастов и просмотр видео, но не достигают желаемых результатов? В чем главная ошибка и в чем секрет успешного обучения? Ответы он даст в этой книге. Вы узнаете истинные причины, по которым не удается применить знания на практике. Он подробно расскажет, как правильно получать и осмысливать информацию и что нужно для ее плодотворного использования.


- Сергей Моряхин
  - Предисловие
    - 
    - О чем книга. Какие вопросы она раскрывает
    - Обо мне
    - Предупреждение
  - Глава 1
    - Что я подразумеваю под теорией обучения вождению
    - О важности знания и понимания теории при обучении
    - К чему приводит незнание (непонимание) теории
    - Отбросим заблуждение
    - Итоги главы
  - Глава 2. Разбор полетов
    - Суть проблемы «Теорию знаю, а применить не могу»
    - Думать, что знаешь теорию, — не значит действительно ее знать
    - Знать теорию — не значит ее понимать
    - Знать и понимать — не значит сделать
    - Причины, которые мешают применять теорию на практике
    - Правильный алгоритм обучения
    - Итоги главы
  - Глава 3. Получение информации

- Правило трех П
- Где получать и как изучать информацию
- Причины, препятствующие получению и запоминанию информации
- Десять правил получения и изучения информации
- Еще один совет
- Особенность нашего мозга
- Как понять, что я знаю теорию, которую изучил
- Итоги главы

○ Глава 4. Понимание информации

- 
- Потребление информации не является обучением
- Семь советов для понимания теории при ее изучении
- Ошибка при изучении теории
- Итоги главы

○ Глава 5. Как разбирать сложные и спорные вопросы

- 
- Есть ли вопросы при обучении, которые действительно нужно заучивать
- Как вникать в вопрос на примере с пешеходным переходом. Пропускать или не пропускать
- Как вникать в вопрос на примере кругового движения. Какой поворотник включать при въезде
- Это непросто, но выбор за вами
- Парковка методом 45 градусов
- Разбираемся в вопросах на примере парковки под углом 45 градусов
- Итоги главы

○ Глава 6. Психология ученика

- Что мешает применять теорию на практике с точки зрения психологии
- Что происходит с вниманием ученика в момент управления автомобилем
- Оказывается, внимания хватает
- Пример «Ученик в ожидании зеленого сигнала светофора»
- Распределяй внимание правильно
- Проговаривай свои движения и предстоящие действия
- Что заставляет ученика нервничать и бояться

- Отказываемся от заблуждений
- Не зацикливаемся на теории
- Пользуемся услугами грамотного автоинструктора
- Итоги главы

- Глава 7. Метод обучения «Пять П»
  - Это еще не конец
  - Пример «Ищи место для остановки»
  - Резюмируем. Алгоритм обучения. Метод «Пять П»
- Заключение
- Поехали! Все, что нужно знать начинающим водителям

# Сергей Моряхин
# Наука вождения

# Предисловие

Здравствуйте, друзья. Вы наверняка не раз задумывались, почему иногда человек, окончивший учебное заведение по какой-то специальности, в работе оказывается практически полным нулем. Не может в рамках своей профессии сделать самостоятельно даже элементарных вещей. Почему выпускник автошколы, знающий теорию почти наизусть, отвечая на все 800 вопросов без единой ошибки, на практике же допускает их огромное количество и не способен проехать без подсказок по самому легкому маршруту. Или целыми днями просматривает ролики на YouTube-канале, изучает какую-то определенную тему, а за рулем не может повторить даже половины того, что увидел. И вроде бы человек старается, снова и снова перечитывает правила, решает билеты, пересматривает ролики, но результаты далеки от желаемых, а на практике полноценно применить приобретенные знания не выходит.

И если вы периодически говорите себе: «В теории знаю, но на практике применить не получается» или «Я знаю, но объяснить не могу», то вы тоже стали заложниками подобной ситуации и эта книга точно для вас.

Ученик, который не может применить теорию на практике, в результате получает совсем не то, чего хотел при поступлении в учебное заведение. По окончании обучения ожидания не совпадают с реальностью. Выпускник не обладает желаемым профессиональным навыком и не является тем специалистом, которым мечтал стать. Если говорить о водителе, то это каждую поездку стресс, боязнь новых маршрутов, непонимание маневров, постоянные штрафы, ДТП и еще куча различных неприятностей на дороге. А часто права вообще отправляются на полочку длительного ожидания. И получается, время, силы и средства, которые были выделены на обучение, потрачены практически впустую.

Что же делать и почему так происходит?

Я долгое время не мог найти ответ на этот вопрос. Он пришел ко мне с опытом: я понял причины возникновения данной проблемы и теперь знаю метод ее решения. Именно этим и хочу поделиться с вами в своей книге.

# О чем книга. Какие вопросы она раскрывает

Здесь я расскажу о том, как нужно правильно изучать теорию, чтобы потом суметь применить ее на практике. Мы будем говорить об ошибках, которые допускают обучаемые. Вы узнаете об определенном методе изучения информации, с помощью которого можно освоить абсолютно любую профессию. Я приведу множество практических примеров и действенных советов, которые уже проверены на моих учениках.

Сразу хочу сказать, что при написании этой книги я больше ориентировался на тему обучения вождению, то есть на начинающих водителей. Но не сомневаюсь, что данный материал пригодится и при освоении любой другой профессии или в ситуациях, когда предстоит применить полученные теоретические знания на практике, причем независимо от этапа обучения.

Хочу подчеркнуть, что информация в книге носит только рекомендательный характер, это всего лишь мои советы, основанные на личном опыте обучения людей с 2008 года. Вас никто не призывает делать именно так, как я предлагаю, ваше мнение может не совпадать с моим. Ну а прежде чем приступить к делу, давайте познакомимся, ведь, наверное, у многих возник вопрос, кто я такой.

# Обо мне

Меня зовут Сергей Алексеевич Моряхин. С 2008 года я профессиональный инструктор по вождению автомобиля, автор YouTube-канала «Автоинструктор-62», на котором собралось более 1 млн подписчиков. Основатель онлайн-курсов «Наука вождения», автор книги «Поехали! Все, что нужно знать начинающим водителям». По натуре я любопытный и дотошный трудоголик, постоянно развиваюсь в своей области, изучаю психологию начинающего водителя и искренне хочу помогать новичкам получать наилучшие результаты. Через меня прошла не одна тысяча учеников, на момент написания данной книги я провел около 23 тыс. практических часов обучения вождению автомобиля и сотни теоретических консультаций. В общем, мне есть чем с вами поделиться, друзья. Ну а далее, прежде чем мы перейдем непосредственно к вопросу «Как правильно изучать теорию, чтобы потом суметь применить ее на практике», я хочу прояснить для вас пару важных моментов.

# Предупреждение

Когда вы начинаете изучать новую для себя тему, осваивать какую-то профессию или новый навык, вам всегда кажется, что все как-то сложно. Складывается ощущение, что вы никогда не сможете запомнить и усвоить всю эту информацию, что она просто не поддается вашему пониманию. Получается, вы тратите время, силы, стараетесь, вникаете, но результаты совсем не те, которых ожидали. И если ученик не предупрежден о том, что это нормально, что так и должно быть, так у всех и всегда при освоении нового, то он начинает делать преждевременные и неправильные выводы: «Наверное, это не мое. Скорее всего, мне не дано» и т. д. И очень часто на основании этих выводов новичок бросает свои начинания. Причины того, что вы тратите время, но не получаете результатов, могут быть разными: или вы сами совершаете ошибки в обучении, или у вас некомпетентный преподаватель, но практика показывает, что нужно просто больше времени на обучение.

Еще раз подчеркну: такая картина складывается абсолютно у всех учеников, уверяю вас. Возьмем нашу тему. Если у новичка не было никакого опыта вождения до обучения в автошколе, то поначалу у него в голове одна каша, все непонятно, ноги не дружат с руками, а руки не дружат с головой и практически ничего не получается. И такая картина наблюдается абсолютно у всех, просто у каждого это проявляется в разной степени. Но вы должны знать, что все это временно, нужно продолжать обучение — и в какой-то момент вы начнете «ловить инсайты», постепенно будет наступать общее понимание, пазл начнет складываться. Профессионалом с этого момента вы, конечно, не станете, но дальнейшее обучение уже будет даваться легче и интереснее. Если вы пороетесь в своей памяти, то обязательно вспомните моменты при обучении, когда вы что-то поняли как будто по щелчку пальцев, словно пришло озарение. Именно так происходит с любой новой информацией, и эта книга не исключение. Ведь не просто говорят: «Тяжело в учении, легко в бою». Помните об этом и, когда возникнут мысли о том, что что-то тяжело дается или все совсем плохо, говорите себе, что это в порядке вещей, нужно продолжать обучение и дать себе время.

Ну а мы начинаем…

# Глава 1
# Что такое теория обучения вождению и насколько она важна

# Что я подразумеваю под теорией обучения вождению

*Обучение — это дорога к успеху.*

*Стейси Джонс*

С опытом работы я заметил: когда я объясняю своим ученикам теорию, они часто неправильно меня понимают. Поэтому сразу хочу пояснить очень важный момент. Говоря о знании или изучении теории, я подразумеваю не только знание пунктов правил дорожного движения как таковых, но и понимание способов выполнения различных маневров. Например, поворот налево, разворот, парковка, круговое движение, перестроение — как все это делать с теоретической точки зрения. Кроме того, под теорией мы будем подразумевать понимание техники управления автомобилем: как трогаться, переключать передачи, правильно работать рулем, педалями, указателями поворотников и т. д. То есть знать что-то из теории — это не только щелкать на правильном ответе в билетах, но и понимать, как, зачем и почему именно этот ответ правильный.

**Пример.** Возьмем одну из сложных тем для новичка — повороты налево. Знать правило ПДД о том, что при данном маневре мы должны занять крайнее левое положение и пропустить встречный поток, недостаточно. Для успешного и правильного выполнения поворота налево на практике нужно знать гораздо больше, *знать в теории* в первую очередь:

• когда крутить руль в поворот, чтобы в него вписаться;

• как определить точку поворота колес;

• насколько сильно или слабо нужно крутить руль;

• какими бортами нужно разъезжаться;

• когда можно выезжать на перекресток, а когда нельзя, если нам зеленый;

• что делать, если нам уже красный, а мы стоим посередине перекрестка.

**Еще пример.** Ученик учится трогаться на механической коробке переключения передач. Если при попытке тронуть автомобиль с места он будет знать только то, что нужно медленно отпускать педаль сцепления и поддавать газу, двигатель станет часто останавливаться, то есть глохнуть. Ученик снова и снова будет его запускать и пытаться тронуться еще раз, но результат примерно в восьми случаях из десяти окажется таким же. В то же время он научится трогаться в разы быстрее,

если будет *в теории* знать ответы на следующие вопросы:

- почему двигатель глохнет;
- что происходит, когда водитель отпускает педаль сцепления;
- каков верный алгоритм работы педалями и почему он именно такой;
- как правильно работать сцеплением;
- как себя вести и как реагировать, если двигатель снова заглохнет.

То есть под теорией мы подразумеваем не только текст, который написан в книгах (в нашем случае — в ПДД), но и знание о том, как все это применять на практике, зачем и почему именно так.

Думаю, с этим разобрались, и, надеюсь, теперь вы будете понимать, что я имею в виду, когда использую слова «теория», «знать в теории», «понимать теорию». А дальше я хочу рассказать вам, насколько важную роль теория играет в обучении вождению автомобиля, как, в принципе, и в любой другой области.

# О важности знания и понимания теории при обучении

Освоение любой профессии, будь то сварщик, бухгалтер, пожарный, врач или, как в нашем случае, водитель, всегда начинается с изучения теоретической части. И это правильно, ведь нельзя стать хорошим специалистом и тем более профессионалом в своей области, не зная и не понимая суть теории. Представьте роту молодых солдат, которым дали в руки боевые автоматы без объяснения, как ими пользоваться, и отправили в бой. Или человека, который поступил в училище, чтобы получить профессию сварщика, и которому уже на пятый день без особых вводных вручили сварочный аппарат и предложили заварить деталь. Или будущего хирурга, которого уже через месяц общих теоретических дисциплин в медуниверситете отправили делать операцию человеку с аппендицитом. Вы же понимаете, какими будут последствия во всех приведенных примерах? Солдаты погибнут в первом же бою, сварщика убьет током, а хирург, не так полоснув скальпелем, зарежет пациента.

К сожалению, ученики недооценивают важность знания теории и больше внимания уделяют именно практике: «Ну так же быстрее, зачем читать заумные книжки и слушать скучные лекции?» Поэтому тот же ученик в автошколе, как правило, просто зубрит материал. А многие это делают только потому, что придется сдавать теоретический экзамен. И здесь я точно не шучу, друзья: если бы не экзамен в ГИБДД, многие вообще не учили бы теорию в автошколе. «А что там, красный — стой, зеленый — езжай», — рассуждают некоторые. Расскажу вам одну историю из моей практики, после которой вы поймете, что это так.

**Пример.** Приходит как-то ко мне на вождение парень лет тридцати. Водительское удостоверение, как оказалось, получил десять лет назад, но за руль так и не сел. Для меня на самом деле это классическая история. Так вот, после первого занятия, которое прошло на свободной площадке, он у меня спрашивает: «Ну что, как мое вождение? Когда в город? И с чего вообще мне начинать восстанавливать навык?» На что я ответил: «Чтобы восстанавливать навык, он должен быть в принципе, а ты после получения прав за руль не садился десять лет, соответственно, никакого навыка у тебя просто нет, его нужно нарабатывать с нуля. Поэтому обучение вождению необходимо начинать с

изучения теоретической части». В общем, все вроде бы правильно и логично сказал, да? Но не было предела моему удивлению, когда я услышал его ответ: «А зачем мне изучать теорию? У меня есть права, мне же экзамен не сдавать. Мне просто нужно научиться ездить». Как вам такой ответ?

Кстати, похожие случаи в моей практике встречались достаточно часто. Люди не понимают, что значит «знать теорию», и недооценивают, насколько это важно. Надеюсь, друзья, что вы так не думаете и у вас правильное логическое мышление. А я дальше отвечу еще на один важный вопрос, суть которого нужно понять и усвоить.

## К чему приводит незнание (непонимание) теории

Если начинающий водитель не уделяет должного внимания изучению теории, то вот что его будет ждать на практике. Новичок:

• все делает по памяти, по выученным шаблонам, которые ему дал инструктор, начиная от ориентиров парковки и заканчивая отработкой какого-то маршрута, когда он просто запоминает, где, как и какой маневр можно совершить, а где — нет;

• допускает кучу глупых и серьезных ошибок;

• не может выполнить ни один более или менее сложный маневр, едет в основном по прямой;

• катастрофически боится новых, незнакомых маршрутов или маневров;

• от непонимания или незнания, как себя вести в той или иной ситуации, неосознанно пользуется стадным чувством. То есть делает так, как едущий впереди водитель, а не так, как надо ему. А это, кстати, один из самых опасных факторов из данного списка;

• избегает таких маневров, как круговые движения, движение на дворовых территориях, больших и скоростных дорогах, развязках, разворотах и подобных участках;

• больше паникует и истерит при допущении ошибок, потому что не знает природы их возникновения, как их исправить и как себя вести в той или иной ситуации, — не знает в теории в первую очередь;

• ну и в завершение он больше рискует попасть в ДТП. А это, как вы понимаете, уже напрямую подрывает вашу безопасность на дороге.

Как вам такой список, друзья? В общем, из-за незнания и непонимания теории мы раз за разом не можем сдать экзамены в ГИБДД, начать самостоятельное вождение, восстановить утраченные навыки, стать полноценным и уверенным в себе водителем, получающим от вождения удовольствие, а не стресс. И в довершение всего этого многие начинающие водители вообще бросают обучение, думая, что им не дано освоить вождение.

Надеюсь, я убедил вас в том, что знание и понимание теоретической части при освоении любого практического навыка не просто важно, а архиважно.

Конечно, изучать теорию, глубоко в нее вникать — дольше, чем просто вызубрить материал, да и достаточно скучно это для

ученика, поэтому люди и ленятся. Но если делать это правильно, да еще и осознав тот факт, что понимание теории необходимо для безопасного вождения и вашей уверенности при управлении, то обучение станет гораздо более увлекательным и интересным процессом.

Вы должны сразу усвоить, что без понимания теории невозможно качественно и хорошо выполнять какую-то работу на практике, причем независимо от профессии. Без знания теории ни в одной сфере не получится стать востребованным специалистом или классным экспертом, к которому стояла бы очередь желающих решить свою проблему или получить какую-то услугу.

А теперь давайте отбросим в сторону еще одно заблуждение, имеющееся у многих учеников.

## Отбросим заблуждение

Вспомните моменты из жизни, когда вы проходили обучение в группе или смотрели совместно ролик, читали книгу и т. д. Не обращали ли вы внимание на то, что кто-то в результате применяет полученные знания на практике, а кто-то — нет? Почему так происходит? Как вы думаете? Многие отвечают на этот вопрос примерно так: «Кто-то глупее, а кто-то умнее, здесь же все просто». С моей точки зрения, ответ неправильный и маловероятный. Верный ответ заключается в другом: кто-то правильно изучает теорию, а кто-то — нет, причем неважно, самостоятельно человек занимается или ему кто-то все преподносит и наставляет. Немного позже я с радостью поделюсь с вами своими наработками и методами в этом вопросе. А пока скажу: если теория дается вам туго, это не значит, что вам не дано ее понять, не дано научиться водить автомобиль или освоить любую другую профессию. Это значит, что нужно сделать определенные корректировки в вашем подходе к обучению, понять, зачем это вам нужно и насколько важно, поставить правильные цели и изменить стратегию их достижения. Так что давайте это заблуждение, эту мысль — «возможно, мне не дано» — отбросим в сторону и забудем как страшный сон.

## Итоги главы

В обучении любой профессии теория — очень важный элемент, основа, фундамент, на котором строится практический навык. Под теорией мы подразумеваем знания ученика, но не только заученные книжные объяснения и правильные ответы в тестах и билетах, но и понимание, как поступать на практике, включая все подробности. Без знания и понимания теоретических сведений невозможно стать хорошим, грамотным специалистом. И вождение, конечно же, не исключение, ведь водитель — это профессия, причем достаточно небезопасная, так как автомобиль является повышенным источником опасности. Без знания и понимания теории вы всегда будете низкоквалифицированным специалистом в своем коллективе, а если говорить о водителях, то это чревато опасностью для жизни и здоровья из-за рисков попасть в ДТП.

В общем, друзья, к теории нужно относиться очень серьезно и изучать ее глубоко, и тогда результаты не заставят себя долго ждать.

# Глава 2. Разбор полетов

# Суть проблемы «Теорию знаю, а применить не могу»

*Занимайся любимым делом, и ты не будешь работать ни дня в своей жизни.*

*Конфуций*

При освоении какого-то навыка ученики часто жалуются, что, мол, учат теорию днями и ночами, по многу раз решают билеты, пересматривают видеоролики в соцсетях, но на практике эти знания применить не могут. Или же применяют, но совсем не так, как хотелось бы. При изучении теории все понятно, но, как только дело доходит до практических действий, ничего не получается и допускается куча ошибок. Отсюда расстройства, огорчения, сожаление и сомнения по поводу своих способностей и сил. Кстати, именно так и рождается то самое заблуждение: может, это не мое? Может, мне не дано?

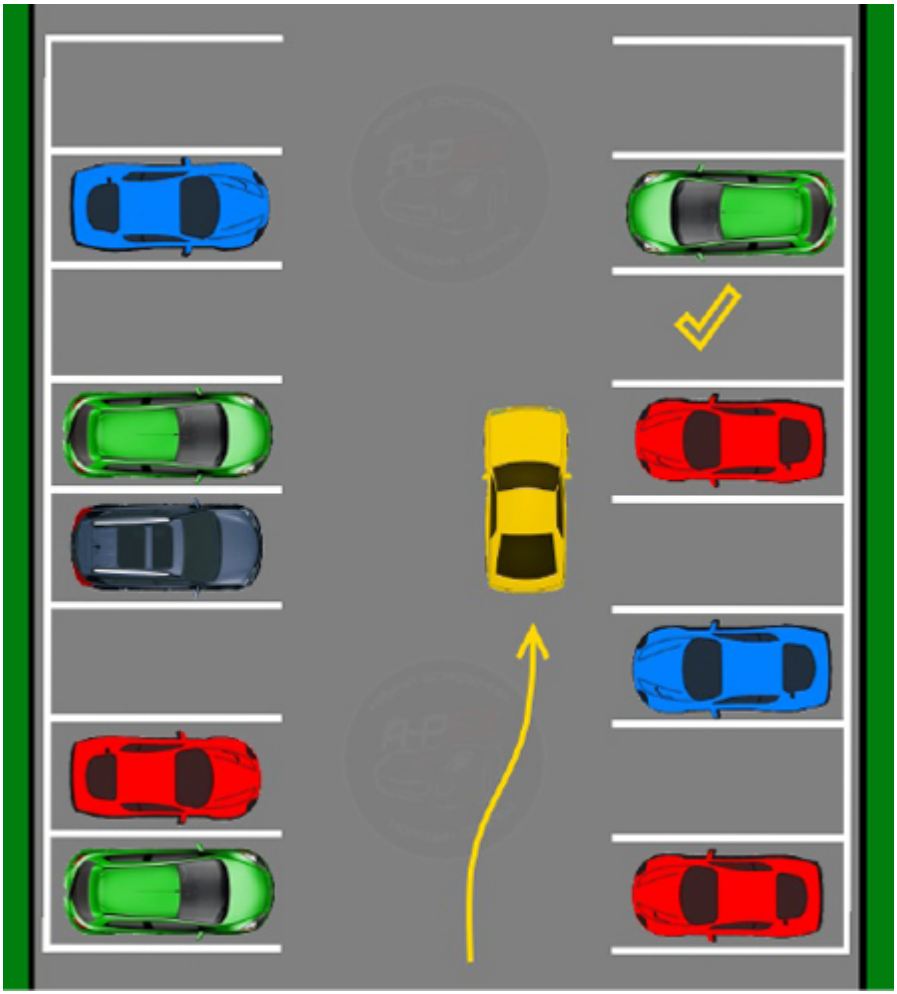
Прежде чем перейти к разбору данной проблемы, давайте представим, что ученик уже освоил азы первоначального теоретического обучения, решает билеты как минимум на оценку «хорошо», неоднократно пересматривал ролики в интернете и вовсю практикуется. Мы не будем рассматривать ситуацию, когда новичок только начинает изучать теорию и делает 10 ошибок в 20 вопросах, не приступив к практическим занятиям. Ведь в этом случае он еще не знает сути проблемы, еще ее не прочувствовал. О том, как изучать теорию с нуля, мы поговорим позже и достаточно подробно, а сейчас вам нужно понять суть проблемы и увидеть себя в описанной ситуации.

## Думать, что знаешь теорию, — не значит действительно ее знать

Итак, «я знаю теорию очень хорошо, но на практике применить не могу». Давайте разберемся, почему так происходит, так ли это на самом деле, или здесь есть какой-то подвох.

Вот пример, в котором вы практически все себя увидите. Приезжаю я как-то в Москву по работе — для обучения вождению. Приходит ко мне ученица на первое занятие, мы знакомимся, ее зовут Анна. Далее я прошу ее рассказать мне историю своего вождения и о том, что ей хотелось бы отработать на первом занятии. Анна рассказывает: «Права получила девять лет назад, но за руль сразу так и не села в силу различных причин. Сейчас у меня двое детей, четырех и восьми лет, кого-то нужно в садик отвозить, кого-то в школу. Муж постоянно на работе, развозит товар по городу на служебной машине. Получается, права есть, машина своя стоит около подъезда, садись да езжай, но я боюсь даже в нее сесть, не то что куда-то поехать. На такси уже кучу денег потратили, можно было вторую машину купить. Как быть? Тут подруга посоветовала ваш канал, начала смотреть. Неделя, вторая — и возникло желание и вера, что я тоже смогу. Так как вы живете в другом городе, я нашла местного инструктора и начала с ним заниматься, откатали занятий двадцать уже. И все бы ничего, потихонечку все получается, езжу, но вот с парковкой совсем беда. Ваши ролики о парковке уже наизусть знаю, в теории все понимаю, но как за руль сажусь — все из головы вылетает, применить на практике не могу. Поэтому сегодня и завтра хочу отработать с вами парковки».

«Понятно, — говорю я. — Значит, все ролики о парковке выучили наизусть? В теории все понятно, а на практике не получается? Хм… интересно. Хорошо, едем к ТЦ на парковку, там посмотрим, как и что у вас получается». Приезжаем. Перед нами самое обычное, стандартное по своим размерам парковочное место под 90 градусов.



Спрашиваю Анну: «Какой метод будем пробовать применять?» Их на моем канале три, я специально дал каждому из них название, чтобы на занятиях с учеником понимать друг друга. «Я не помню», — отвечает ученица. «Странно», — подумал я. Говорит, все ролики наизусть знает, а названия методов парковки под 90 градусов не помнит? «Ну ладно, давайте тогда возьмем самый распространенный метод — 45 градусов». «А, точно, давайте», — радостно отвечает Анна. «Но, чтобы мне понять, на каком именно этапе вы ошибаетесь, что именно не понимаете, расскажите мне сначала устно, в теории алгоритм действий, которые мы сейчас с вами будем выполнять, то есть первое, второе, третье и т. д., как в ролике, в общем». Как вы думаете, ученица смогла это сделать? Нет, кроме протяжного «Ну-у-у…», я ничего не услышал.

Для меня сложившаяся ситуация неудивительна, ведь у меня их десятки в месяц. Но возникает вопрос: как же вы знаете все

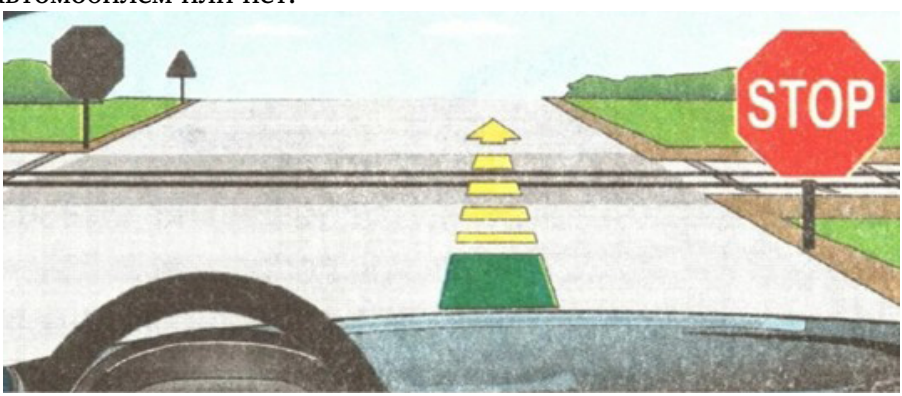
ролики наизусть, если даже устно не можете перечислить три действия только одной парковки? И как потом ученик может применить на практике то, о чем даже не в состоянии рассказать устно, в теории? Задумайтесь об этом, друзья. И когда в следующий раз захотите сказать фразу «В теории знаю, но применить не могу», спросите себя: «А действительно ли я это знаю или просто думаю, что знаю?»

Записываем первый вывод: **думать, что знаешь теорию, — не значит действительно ее знать**.

## Знать теорию — не значит ее понимать

Идем дальше. Бывает другая ситуация: ученик действительно знает правила или теорию, верно отвечает на вопросы в билетах по этой теме и даже может рассказать об этом устно. Например, описать какой-то способ парковки или алгоритм действий при определенном маневре. Но на практике у него все равно не получается применить свои знания. Почему? Давайте я опишу пару ситуаций, и вы все сами поймете. Эти примеры кому-то могут показаться знакомыми. Все правильно, я приводил некоторые из них в своей первой книге. Но они настолько показательны, что я решил рассказать о них и здесь.

У нас в городе есть железнодорожный переезд, перед которым установлен знак 2.5. Его значение понимают практически все люди, независимо от того, управляют они автомобилем или нет.




Данный знак называется «Движение без остановки запрещено». Согласно ПДД, мы должны сделать перед ним остановку в любом случае, неважно, есть кого пропускать или нет. Но хорошо ли водители понимают это на практике?

Я решил провести эксперимент, в котором приняли участие 100 учеников. С каждым новичком я проезжал по одному и тому же маршруту, в который входил железнодорожный переезд с установленным перед ним знаком «Стоп». Задача была выявить, какой процент испытуемых действительно осознает, что нужно делать, если данный знак встретится на дороге. Хочу отметить, что примерно за 20 минут до достижения указанного участка я спрашивал у всех учеников о значении этого знака и о том, как нужно действовать, встретив его. Все 100 % испытуемых гордо отвечали: «Данный знак обозначает “движение без остановки запрещено”, перед ним нужно обязательно остановиться». На что я отвечал: «Молодец, ты действительно знаешь теорию». Как вы

думаете, что получилось на практике? Сколько учеников из ста сделали все четко и правильно? Вы удивитесь — всего лишь 5 %. Почему? Начну с того, что больше половины учеников данного эксперимента не заметили знак в принципе, поэтому примерно за 100 метров мне приходилось показывать на него пальцем и спрашивать, намекая: «Видишь знак 2.5 “Стоп”?» Все отвечали: «Да, вижу». А дальше ошибки были следующими:

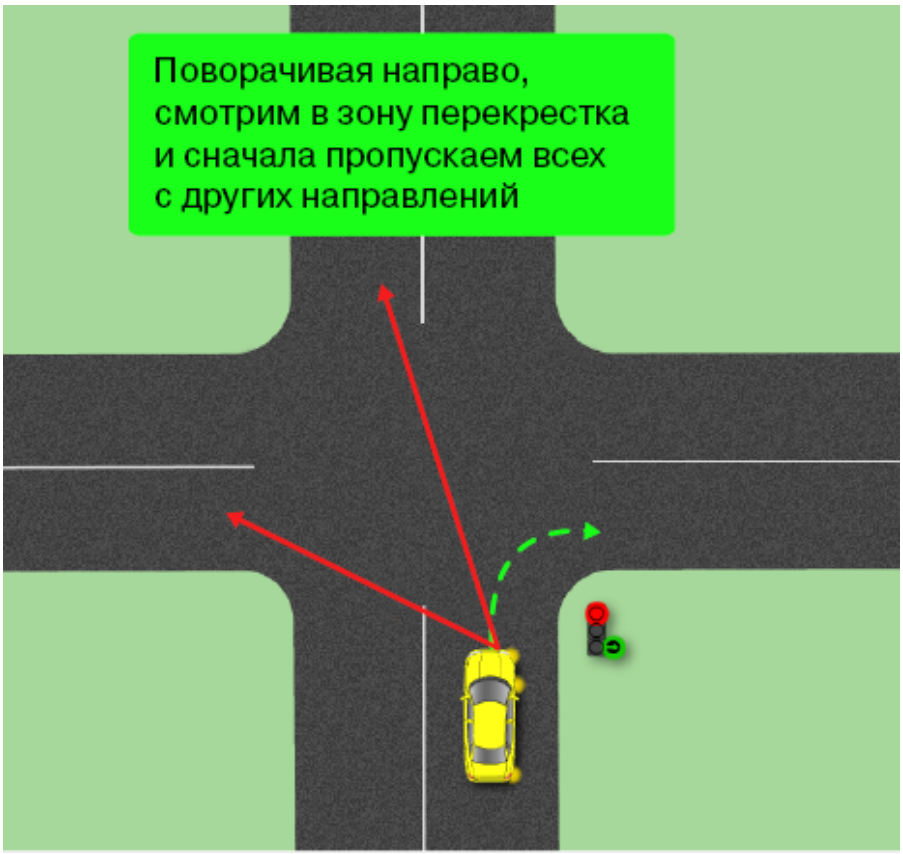
• 30 % даже не понимали, что такое остановка, и проезжали мимо знака, не совершая никаких действий. Напомню: согласно ПДД, остановка — это преднамеренное прекращение движения транспортного средства. Тем не менее на мой вопрос «А где остановка? Ты же только что правильно определил значение знака» ученик только пожимал плечами и смотрел на меня непонимающим взглядом;

• 35 % участников эксперимента, видя знак, начинали тормозить, но, замедлив автомобиль до скорости 20–30 километров в час, включали вторую передачу и все равно продолжали движение мимо знака. На мой вопрос «А где остановка?» они удивленно парировали: «А что, нужно было полностью остановиться?» «Что значит “полностью”? — спрашивал я. — Снова обращаемся к определению: остановка — это прекращение движения. *Полное* прекращение движения. Если колеса крутятся, мы не выполняем условия остановки», — объяснял я им;

• остальные ученики (30 %) и правда делали полную остановку, причем там, где нужно, — но на этом их правильные действия заканчивались. Большинство даже не задумались о том, зачем они остановились. Лишь пять человек посмотрели по сторонам, убедились в безопасности проезда, после чего начали движение. Остальные остановку сделали, но сразу возобновили движение. «Ну я же выполнил требование знака», — говорили они. «Требование ты, конечно, выполнил, — отвечал я, — но паровоз бы тебя сейчас раздавил». — «Какой паровоз?» — «А тот, которого бы ты не увидел, потому что не убедился в его отсутствии».

Так что, друзья, теперь подумайте сами: есть ли смысл в знаниях, которых хватит только для того, чтобы решить билеты? Какой смысл просто знать знак «в лицо», если новичок не понимает его требований и на практике все равно их не выполнит?

Похожий эксперимент я проводил с учениками на регулируемом перекрестке, где поворот направо происходит по горящей зеленой стрелке в дополнительной секции с одновременным красным сигналом основного светофора.




Ситуация была идентичной. Все ученики на вопрос «Ваши

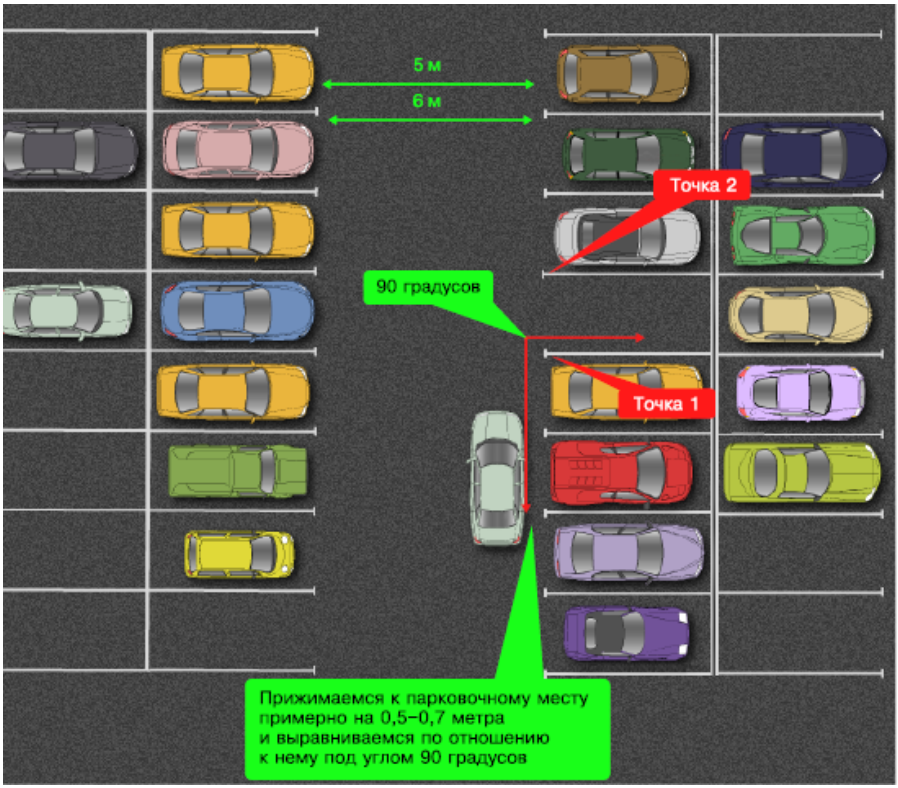
действия при повороте направо, когда загорится только дополнительная секция?» отвечали правильно: «Мы повернем, но сначала пропустим участников движения, приближающихся с других направлений». Я снова хвалил: «Молодец, теорию знаешь». Но на практике одни при повороте даже не смотрели по сторонам, другие смотрели, но не обращали внимания на летящий слева КамАЗ, который нужно было пропустить.

То есть при включении дополнительной секции новички просто начинали движение со словами «Ну зеленый же!», хотя только что в теории давали правильный ответ. И приходилось разъяснять: при включении стрелки мы начинаем движение и смотрим в зону перекрестка, и если хоть кто-нибудь из участников движения поедет туда же, куда и мы, то нам нужно остановиться, несмотря на то что у нас зеленый, всех пропустить и только потом заканчивать маневр.

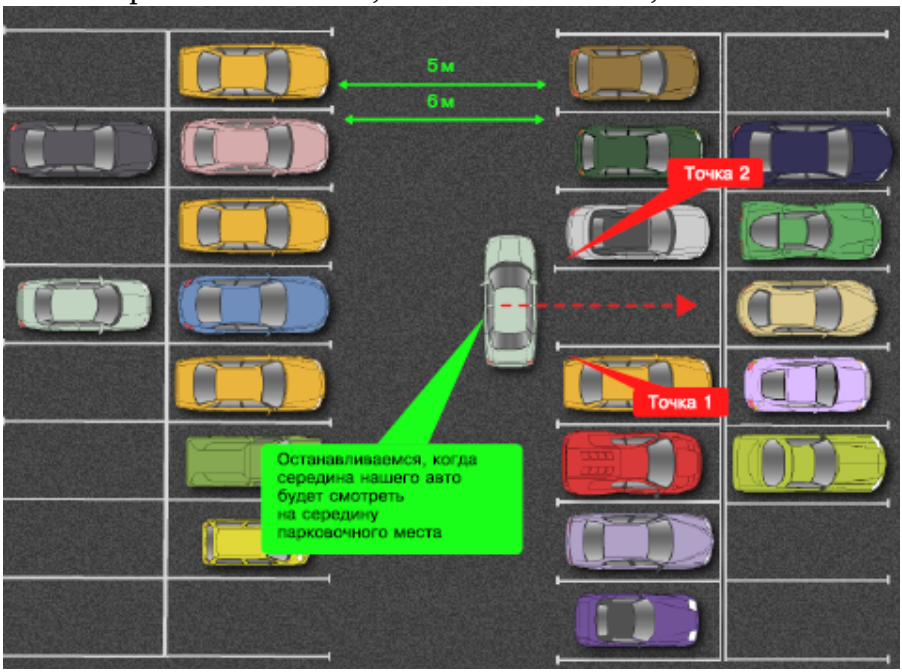
Таким образом, история повторяется: в теории практически каждый ученик правильно решил элементарную на первый взгляд задачку, но на практике все получилось плачевно.

Давайте вспомним пример с ученицей Анной и парковкой под углом 45 градусов, который я приводил чуть выше. У меня бывали случаи, когда ученик, готовясь выполнить этот маневр, устно проговаривал алгоритм своих действий и делал это правильно, например:

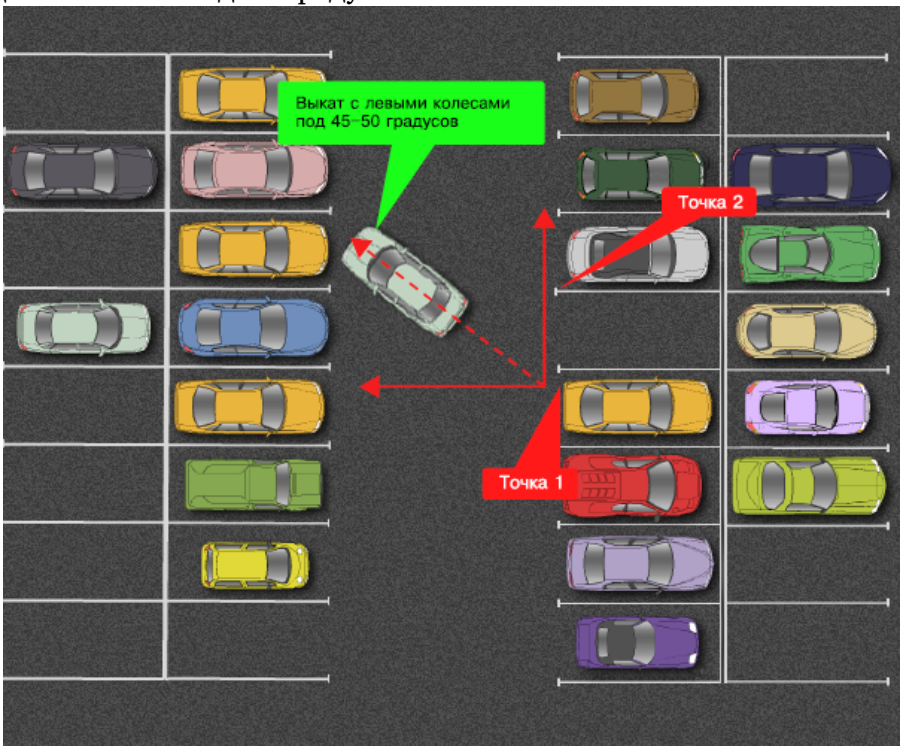
• первое — нужно прижаться к парковочному месту под углом 90 градусов, так чтобы боковой интервал был 50–80 сантиметров;




• второе — едем с прямыми колесами до того момента, пока середина нашего автомобиля не станет смотреть ровно в центр нашего парковочного места, и останавливаемся;



• третье — крутим руль до конца влево, трогаемся без газа и делаем выкат под 45 градусов.




Ну и все в таком роде. То есть ученик практически слово в слово устно копировал меня из моего видеоролика. Некоторые из них даже рисовали подобные схемы вроде тех, что я привел выше. Но помогало ли это на практике? Нет, они все равно не могли сделать то, о чем только что говорили. Почему так? Учитывая свой многолетний опыт работы и наблюдения за учениками, отвечу: потому что новичок не представляет в голове, что такое боковой интервал, что значит 90 градусов по отношению к парковочному месту, где в этом автомобиле середина машины и т. д. и т. п. То есть то, что он говорит, — для него только слова и предложения, смысла которых он не понимает.

Я думаю, теперь вы и сами можете ответить на вопрос, почему ученики не могут применить на практике то, что знают. Как видим, просто владеть теорией недостаточно. Мало знать правильный ответ на вопрос и уметь пересказывать устно какой-то алгоритм своих действий на практике в какой-то ситуации. Необходимо понимать, о чем вы говорите, и рисовать в своей голове образ того, о чем идет речь.

Записываем следующий вывод. **Знать теорию — не значит понимать ее.**

То есть вот они, основные причины, по которым не

получается применить теорию на практике, да? Ученик не знает теорию или не понимает ее. Вроде бы все, вроде бы разобрались? А нет, друзья, все не так просто, едем дальше.

## Знать и понимать — не значит сделать

Ситуация, о которой я сейчас расскажу, складывается, когда ученик уже прошел первые рассмотренные нами пункты. Новичок уже знает в теории алгоритм действий, может его озвучить практически дословно, действительно понимает, о чем говорит. Но даже в этом случае у многих все равно не получается применить теорию на практике. А теперь-то почему?

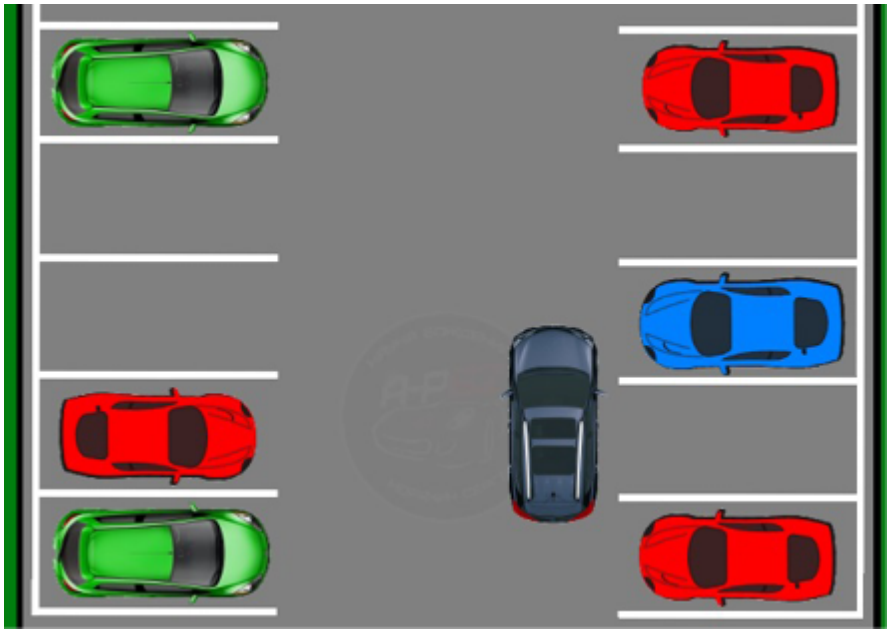
Раньше я не мог ответить на этот вопрос, он был для меня загадкой, я сам не понимал — как же так? Но с опытом работы разобрался, в чем дело. И назвал эту причину **неправильным распределением внимания и психологическим фактором**.

Возьмем изучение учеником той же парковки под 90 градусов, неважно, каким именно методом. Во время ее выполнения многие начинающие водители не движутся по известным им и заученным ориентирам, а почему-то отключаются, пытаются все делать быстро и в полухаотичном порядке. Получается какая-то отсебятина, ну совсем не то, о чем сам же ученик говорил пять минут назад. Говорит: надо остановиться, когда поймали какой-то ориентир, а сам в движении крутит руль. Уже знает и понимает, что такое выкат под углом 45 градусов, но делает под углом 60 и тем самым портит весь предыдущий процесс, снова заезжает не так, как надо.

Почему так получается? Почему даже в тот момент, когда ученик действительно знает и понимает теорию, он далеко не всегда применяет ее на практике?

Представим ситуацию.

Ученик рассказывает своему наставнику теорию и алгоритм своих предстоящих действий перед выполнением парковки на практике. Все происходит в реальных условиях — и ученик, и инструктор находятся в автомобиле на настоящей парковке.



Машина стоит практически непосредственно перед парковочным местом, в которое новичок после своих объяснений намеревается ее припарковать. Так вот, в момент теоретического разбора, до выполнения маневра, ученик все свое внимание тратит на то, чтобы вспомнить ориентиры, представить и прокрутить в голове свои предстоящие действия, то есть воображает конечный результат. Он спокоен, все под контролем и понятно. Но стоит ему начать движение, как в голову вместе с нужными мыслями лезут еще примерно следующие: «А вдруг сделаю ошибку или задену машину? На меня все смотрят. Если накосячу, все будут обсуждать меня, критиковать и смеяться надо мной. Я всем мешаю, меня ждут, надо делать все быстрее» и т. д. и т. п. Так он накручивает себя, его психологическое состояние меняется не в лучшую сторону, он начинает ошибаться, тем самым подливая масло в уже и так разгоревшийся огонь. Суетится, торопится, в голове появляется каша, и в результате он никак не может припарковаться. Иными словами, новичку снова не удалось применить теорию на практике. Его действия были совсем не теми, которые он планировал, как будто это был не он. И все это потому, что в момент выполнения упражнения его мозг был занят совсем не тем, чем нужно. Вместо того чтобы думать об ориентирах парковки и контролировать свои действия, он думал совершенно о других вещах, в голове витали мысли, которые я перечислил ранее.

Самое интересное то, что после, когда, сидя в автомобиле, начинаешь разбирать с учеником его ошибки, он снова все

говорит правильно, все знает и понимает. Потому что в этот момент все его внимание снова сосредоточено только на сути вопроса. Но стоит ему приступить к практическим действиям — он опять делает глупые ошибки.

То же самое происходит с учениками и на экзаменах в ГИБДД. Вроде бы с автоинструктором все отработано, но стоит сесть в экзаменационный автомобиль с инспектором, как ученик начинает думать не о деле, нагоняет на себя страхи и совершает глупые ошибки. Снова оно — неправильное распределение внимания.

Уверен, что сейчас в этой ситуации многие увидели себя.

Как видите, друзья, знание и даже понимание теории не гарантирует нам, что мы сумеем применить ее на практике. Чтобы это сделать, забегая вперед, скажу: необходимо сосредоточиться на своих действиях и маневре, который вы собираетесь выполнять. Следить за своим психоэмоциональным состоянием. Ведь если оно становится нестабильным, то не дает нам правильно распределять свое внимание. Именно поэтому данный фактор я и назвал психологическим.

Ну а у нас получился третий тезис. **Знать и понимать — не значит делать.**

## Причины, которые мешают применять теорию на практике

Итак, мы получили более ясную картину: теорию не получается применить на практике по *трем основным причинам*:

• ученик не знает теорию;

• ученик не понимает теорию;

• ученик не делает того, что знает и понимает.

Поэтому я на вопрос учеников «Почему я теорию знаю, но на практике не могу применить?» часто отвечаю: «Теорию нужно знать, да, но “знать” не равно "понимать". А "понимать" не равно “применять на практике”».

Конечно, есть еще масса сложностей и подводных камней. Например, неграмотный преподаватель или несоответствие теоретической информации той, которую мы видим в реальных условиях. Да, к сожалению, такое бывает практически во всех профессиях. Кому-то еще добавляет сложности личное нежелание вникать в процесс обучения. А у кого-то проблема в виде отсутствия материальной базы и инструментов для полноценного обучения (книг, компьютера, хорошего интернета, места для учебы и т. д.). Но причины, которые мы разобрали выше, я бы все-таки назвал основными.

## Правильный алгоритм обучения

Исходя из вышеизложенной информации, можно составить правильный алгоритм изучения теории при освоении практического навыка.

*1. Получить* информацию так, чтобы ее знать, чтобы она осталась в голове и запомнилась.

*2. Понять* и осмыслить ту информацию, которую мы получили. Разложить все в голове по полочкам.

*3. Применять* те знания, которые были получены и усвоены в теории.

Именно в такой последовательности, по моему мнению, и нужно изучать теорию при обучении и освоении какого-то навыка.

А какой средний алгоритм обучения получается у основной массы учеников? По моим наблюдениям, прочитать книжку от корки до корки или посмотреть ролик на YouTube и побежать в автомобиль, чтобы повторить на практике. Соответственно, ничего не получается. Конечно, не получается, потому как пропущен второй пункт нашего алгоритма — нет осмысления информации. При просмотре видео или чтении книги новичок узнал что-то новое, увидел какие-то новые картинки, но это не является изучением как таковым, это пока всего лишь потребление контента. А если у ученика что-то и получилось на практике, это лишь потому, что он просто запомнил, как что делать. Делать же только по памяти, не понимая сути, — как мы уже с вами поняли, не самый хороший вариант.

## Итоги главы

Из этой главы можно сделать вывод, что ученики не могут применить теорию на практике по трем основным причинам.

1. Незнание теоретической информации.

2. Непонимание этой информации.

3. Неправильное распределение внимания при применении теории на практике.

Чтобы понять и осмыслить информацию, она должна быть в голове, соответственно, ее туда нужно «положить», причем так, чтобы она там осталась и запомнилась. Потом все это нужно осмыслить, понять то, о чем вы узнали, и только тогда речь пойдет о применении. Кто-то скажет, что определенные вещи в теории не понять без практики. Это тоже верно, но больше касается случаев, когда ученик уже начинает вышлифовывать свой навык, вовсю практикуется. Об этих нюансах я обязательно расскажу вам в другой главе этой книги. Но все-таки правильный алгоритм — это получить (узнать) информацию, понять (осмыслить) ее и применить на практике.

Поэтому дальше мы будем разбирать с вами каждый из этих трех пунктов отдельно: как правильно получать информацию, как правильно ее осмыслить и что нужно для этого делать и как ее правильно применить. Ведь в каждом есть свои нюансы и подводные камни, о которых ученики не знают.

# Глава 3. Получение информации

# Правило трех П

*Образование — самое мощное оружие, с помощью которого можно изменить мир.*

*Нельсон Мандела*

Итак, в предыдущей главе мы с вами выявили три основные причины, по которым у ученика не получается применить теорию на практике. Давайте их повторим.

• Ученик не знает теорию (пример с Анной).

• Знает, но не понимает, о чем говорит (пример со знаком «Стоп» и дополнительной секцией светофора).

• Он все знает и понимает, но не применяет на практике в силу психологических причин. То есть идет неправильное распределение внимания.

На основании этого мы пришли к такому алгоритму изучения и освоения навыков.

1. Сначала теорию необходимо узнать, то есть *получить*.

2. Потом ее нужно осмыслить, то есть *понять*.

3. А только затем *применить* ее на практике.

Чтобы лучше это запомнить, давайте сократим и выпишем слова в столбик.

*П*олучение.

*П*онимание.

*П*рименение.

У нас получилось три слова на букву «п». Поэтому, чтобы лучше запомнить этот алгоритм, давайте назовем его правилом трех П.

Кстати, похожую методику обучения — получение, понимание, применение — можно найти в буддийской культуре.

Эту главу мы посвятим первому, фундаментальному пункту правила трех П — получению информации.

## Где получать и как изучать информацию

Чтобы владеть информацией, ее нужно откуда-то получать. В наше время для этого есть много способов. Например, чтение книг, просмотр видеоматериалов, онлайн-уроки, офлайн-уроки и лекции, личные консультации со специалистами и т. д. На самом деле, друзья, чем больше способов получения информации у вас будет при обучении, тем лучше. При чтении мы хорошо сосредоточиваемся, в видео же есть наглядные примеры, на лекциях — дискуссии и живое массовое общение. Да, нужно помнить, что все люди разные, каждый воспринимает информацию по-своему. Тем не менее стоит использовать все способы, ведь в каждом есть свои преимущества.

Как мы уже с вами выяснили, одна из причин, по которым обучаемый не может применить теорию на практике, — это незнание этой теории. Возникает вопрос: почему ученик ее не знает? Ведь он ее вроде бы учит целыми днями, читает, вникает. Почему же, когда его спрашивают, он далеко не всегда может ее повторить? Что мешает и препятствует запоминанию?

# Причины, препятствующие получению и запоминанию информации

**Нет интереса и понимания, зачем это нужно и как важно**

Когда человеку что-то неинтересно, то он либо это не делает, либо делает, но плохо. Вы можете сколько угодно убеждать себя в том, что нужно учить ПДД, алгоритм какого-либо маневра, устройство автомобиля или любой другой предмет. Но если вам, вернее, вашему мозгу это неинтересно, то он не станет в это вникать. Он будет постоянно искать причины этого не делать, вы будете заниматься чем угодно, но только не этим скучным для мозга делом. А поскольку теорию знать надо, ведь после обучения, как правило, обычно сдаются экзамены в учебных заведениях, обучаемый постоянно ищет ответ на вопрос «Как заставить себя учить теорию?». В результате новичок вроде бы и выделяет время на обучение, но толку практически нет.

Друзья, сразу нужно понять одну истину: вы не можете просто взять и заставить себя учить теорию, вам нужно найти веские причины, по которым вы будете это делать. Вы должны объяснить своему мозгу: зачем нам все это нужно, для чего и что с этого получим. Ведь с его точки зрения вы занимаетесь ерундой. Как он думает? Жили вы сколько-то лет без прав и автомобиля и не тужили, зачем что-то менять? И так все хорошо. И с одной стороны, он прав, ведь природа многие тысячи лет воспитывала нас таким образом, что если все хорошо, то и не нужно ничего делать. Что-то изучать — это же нужно напрягаться, думать и запоминать информацию, а это для мозга очень энергозатратно. Плюс неизвестность: мы же не знаем, что из этого всего получится в результате. Короче говоря, ищите причины убедить свой мозг и договориться с ним, что вам этот навык нужен кровь из носа, что вам это необходимо для того-то и того-то, и тогда он точно найдет время, силы и интерес к изучению этой теории.

Получается, чтобы хорошо запоминать теорию, нужно этим загореться. Возникает вопрос: а как же это сделать? Как разбудить интерес к обучению? Ведь от одной фразы «я должен загореться» не появится огромное желание и рвение вашего главнокомандующего по имени мозг. Нужно что-то более мощное.

**Как разбудить интерес к обучению?**

Начинающие водители, закройте глаза и представьте картину. Вы едете в машине, покоряя горизонты. Вы независимы от расписания электричек и автобусов, вам больше не нужно мяться в тесном общественном транспорте. Вам комфортно в

своем автомобиле и безопасно. Теперь вы решаете, куда ехать, с кем и на сколько. Вы предвидите наперед всю дорожную обстановку, полностью контролируете дорогу и свои эмоции, вы спокойны, всегда знаете, что и как делать на дороге. У вас безопасная и комфортная манера вождения. И от этого всего вы получаете не только блага и безопасность, но и нескончаемое удовольствие. Представили?

А теперь открываем глаза и возвращаемся в реальность. Наверное, именно так вы и хотели бы видеть себя по окончании обучения вождению, правда? Как человек, который занимается обучением в этой области с 2008 года, я снова повторю: невозможно стать грамотным специалистом, не зная и не понимая теории. У вас никогда не будет уверенности, пока вы не понимаете какую-то обстановку на дороге, круговое движение, развязки, парковки. Вы не сможете ничего предвидеть, не зная и не понимая всех дорожных знаков и разметки. Вы постоянно будете задавать подобные вопросы: «А что мне здесь делать? А что это значит? А почему он делает так?» И от непонимания, как себя вести в той или иной обстановке, вы всегда будете пользоваться стадным чувством — делать так, как делает едущий впереди водитель, а не так, как надо вам. А про удовольствие от вождения можно вообще забыть. Каждая поездка будет сплошным стрессом и мукой.

Вот это вам и нужно объяснить своему мозгу. Вот этим вы и должны загореться, друзья. Загореться стать грамотным автомобилистом, а не горе-водителем, как 80 % массы на дороге. Вот что должно стать для вас основной целью обучения. Сделайте себе установку: стать лучшим водителем хотя бы в вашем окружении, помня при этом, что без знания и понимания теории это в принципе невозможно.

Надеюсь, я вызвал у вас интерес к изучению теории и в очередной раз убедил в важности ее знания. Переходим к следующей причине, или ошибке.

**Большое количество информации**

Как бы вы себя ни настраивали, какие установки ни делали, мозг не компьютер. Невозможно вставить в него флешку на 32 гигабайта памяти и закачать желаемую информацию, да еще чтобы она сразу по полочкам вся рассортировалась. У нас, к сожалению, ограниченные возможности. К чему я веду? К тому, что одной из самых распространенных ошибок при изучении теории является впихивание в голову чрезмерного количества информации за короткий промежуток времени. Именно это очень пагубно влияет на ее запоминание. Ведь нам не только нужно получить теорию, нам необходимо, чтобы она усвоилась. Именно поэтому не стоит перегружать мозг большим количеством новой для него информации.

Здесь будет уместен пример из моей личной практики.

Приходит ко мне человек на обучение. Права у него есть, но получил он их более 15 лет назад и за все это время за руль так и не сел. После первого занятия даю ему наставления, что необходимо изучать ПДД, объясняю, насколько это важно. «Ладно, надо — значит, надо», — ответил ученик. Через три дня он пришел на занятие и с гордостью заявил: «Я все правила дорожного движения прочитал аж целых три раза от корки до корки!» — «Круто, конечно, но зачем ты это сделал?» — спросил я. «Ну как, вы же сказали, что нужно изучать ПДД». — «Ну так я же сказал *изучать*, а не просто пробежаться по страничкам книжки три раза».

Как вы думаете, сколько в процентном соотношении он усвоил материала? Судя по результатам на практике, скажу я вам, не более одного. Поэтому не стоит пытаться выучить все и сразу — в голове возникнет каша, вы будете постоянно путать одну тему с другой, и толку от такого обучения окажется мало. Работайте на качество, а не на количество. Лучше потратить чуть больше времени на изучение новой информации, чем сделать это быстро и в результате не суметь применить ее на практике, а потом снова и снова возвращаться к изучению. Получается двойная работа. Не ставьте себе задачу просто прочитать книгу и посмотреть ролик, как говорится, для галочки. Ваша задача — запомнить, а потом понять эту теорию.

Конечно же, вы скажете, что у каждого человека степень усвояемости новой информации разная. Все верно, тем не менее старайтесь изучать все поэтапно и по пунктам. Не пихайте в

голову такое количество информации, которое не можете запомнить и усвоить. Например, взяли какую-то тему — и начинаем ее изучать, читаем книги, смотрим ролики, решаем билеты только по этой теме. А как изучили, переходим к следующей. В общем, не нужно бежать впереди паровоза.

**Много источников информации с противоречивыми объяснениями**

В наше время существует колоссальное количество информации. Только в одном интернете можно найти различные курсы, тренинги и вебинары, десятки каналов, на каждом из которых сотни видеороликов на любую тему. А еще книги, аудиокурсы, различные преподаватели и учителя — голова кругом. Но это если использовать абсолютно все источники сразу и одновременно слушать самых разных авторов. В принципе, не будет ничего страшного, если информацию дозировать, но есть два нюанса, которые нужно учитывать.

• У каждого автора своя манера объяснения и преподнесения информации. Кто-то многословен, а кто-то — нет. У каждого своя интонация. Кто-то кратко объясняет, а кто-то более подробно и т. д. Соответственно, нужно подбирать такие источники информации и таких авторов, которые вам максимально подходят.

• Очень часто объяснения из разных источников на одну и ту же тему противоречат друг другу, соответственно, новичок вообще не знает, кого слушать и кому верить.

Так что не перебарщивайте с источниками информации, исключайте противоречивые, особенно на первоначальных этапах обучения. А к вопросу выбора наставника нужно отнестись наиболее требовательно и щепетильно. Выберите себе такого учителя, которого вы будете понимать и, самое главное, у учеников которого постоянные положительные результаты. Но не забывайте одну истину: то, кого вы будете слушать и кому верить, — это зона только вашей ответственности.

Рекомендую дополнительно посмотреть видео на моем YouTube-канале: «Кого слушать и кому верить при обучении?» https://www.youtube.com/watch?app=desktop&v=lt3mSANEpfo

**Дефицит времени на обучение**

Еще один фактор, который тоже так или иначе мешает запоминанию информации, — дефицит времени на обучение. Несмотря на то что у всех разная степень усвоения новой информации, у нас, повторюсь, ограниченные возможности. Поэтому, друзья, не загоняйте себя во временные рамки типа

«мне к пятому числу кровь из носа нужно выучить теорию и сдать теоретический экзамен». Если себя подгонять, то экзамен, может, вы и сдадите, но повторить данную информацию устно, понимая то, о чем говорите, да еще и применить ее на практике вы точно не сможете. Да, в наше время у всех много дел и забот, каждый ищет способ побыстрее получить результат в любом деле, но здесь так не работает. Не нужно торопиться, помните основную задачу — именно освоить материал, а не просто прочитать и запомнить правильные ответы.

Вот информация для размышления будущим и начинающим водителям. В колледжах и институтах на какую-либо специальность учат несколько лет, при этом ученики не выпускаются профессионалами. Водитель — это тоже профессия. Сколько обучались вы? Подумайте и сделайте выводы. Недаром говорят: «Век живи, век учись».

**Одновременное изучение разных сложных тем**

Это следующая ошибка, или фактор, который мешает запоминанию и усвоению теории. Очень часто ученик начинает вникать в новую тему, не изучив предыдущую. Или изучать сразу несколько относительно сложных тем в разных направлениях. Что из этого получается? Они перемешиваются. И спроси ученика о том, что он изучал неделю назад, он вряд ли что-то перескажет подробно и уж тем более повторит на практике.

**Пример.** Приходит ко мне на вождение ученица Елена и говорит: «Мне нужна парковка, давайте ее сегодня отработаем». — «Хорошо, — отвечаю я, — а какую именно?» — «Всю, — отвечает Елена. — Мне нужно уметь по-всякому парковаться». — «Хм… и это все вы хотите отработать за одно занятие?» — спрашиваю я. «Да», — говорит ученица.

Друзья, как вы думаете, это вообще реально? Давайте объясню. Есть несколько видов парковки: парковка задним ходом под 90 градусов; параллельная парковка передним ходом; параллельная парковка задним ходом; парковка «елочкой» как передним, так и задним ходом. И в каждом виде несколько способов, а в каждом способе есть свои ориентиры и нюансы. Только у меня на канале более 20 роликов на эту тему по 15–20 минут каждый. Да за одно занятие нельзя этого всего даже пересказать устно, не говоря уже о том, чтобы суметь запомнить эту информацию и усвоить. А про слово «отработать» и речи быть не может, на это требуются недели и месяцы. К чему я веду? К тому, что если ученик попытается запомнить ориентиры хотя бы двух-трех способов парковки одновременно, то на практике он будет все путать, поверьте. Сначала необходимо понять и изучить

один способ, закрепить его на практике и только потом переходить к следующему.

**Настрой, психологическое состояние и приоритеты**

Помните, немного ранее я говорил вам: чтобы потратить максимум своих сил и возможностей на изучение теории и получить от этого хорошие результаты, вам нужно этим загореться, сильно этого захотеть? Так вот, если у вас такое психоэмоциональное состояние, при котором голова занята другими важными задачами, сделать это практически не получится. Например, у вас намечается важное мероприятие или еще какое-то дело: долгожданный проект на работе, череда праздников, медовый месяц или еще какое-то событие, которого вы долго ждали или очень хотели. Получается, на какой-то отрезок времени это будет иметь для вас больший вес, находиться в приоритете среди всех остальных. Соответственно, если вы станете пытаться изучать теорию в такие моменты, вам придется практически насильно заставлять себя это делать. Поэтому в такие периоды лично я советовал бы временно воздержаться от изучения теории, ведь это малоэффективно и время на это будет потрачено практически впустую.

**Отсутствует повторение информации**

Не просто так существует старая поговорка «Повторение — мать учения». Помимо такого занятия, как обучение определенной профессии, у нас еще множество дел и забот. Соответственно, как бы мы ни вникали в информацию, которую изучаем, нам постоянно приходится отвлекаться, выполнять повседневные дела и решать различные задачи. Только прочитали какую-то статью в книге, как позвонил начальник и загрузил делами. Только начали смотреть видеоролик на YouTube, как пришла СМС от родственника с просьбой о помощи. И так у всех. Вы постоянно будете дергаться и отвлекаться на подобные дела. В общем, в голове у нас в течение дня скапливается очень много различной информации, причем как нужной, так и ненужной. Соответственно, у нашего мозга во избежание перегруза предусмотрена определенная, так скажем, система самоочистки. То есть он периодически как бы забывает определенные вещи — те, которые считает ненужными и неважными для себя. И мы с вами, к сожалению, не решаем, какую именно информацию забыть, а какую — нет, это решает сам мозг. Именно поэтому то, что мы хотим запомнить и усвоить, необходимо периодически повторять, давая понять мозгу, что данная информация нам нужна.

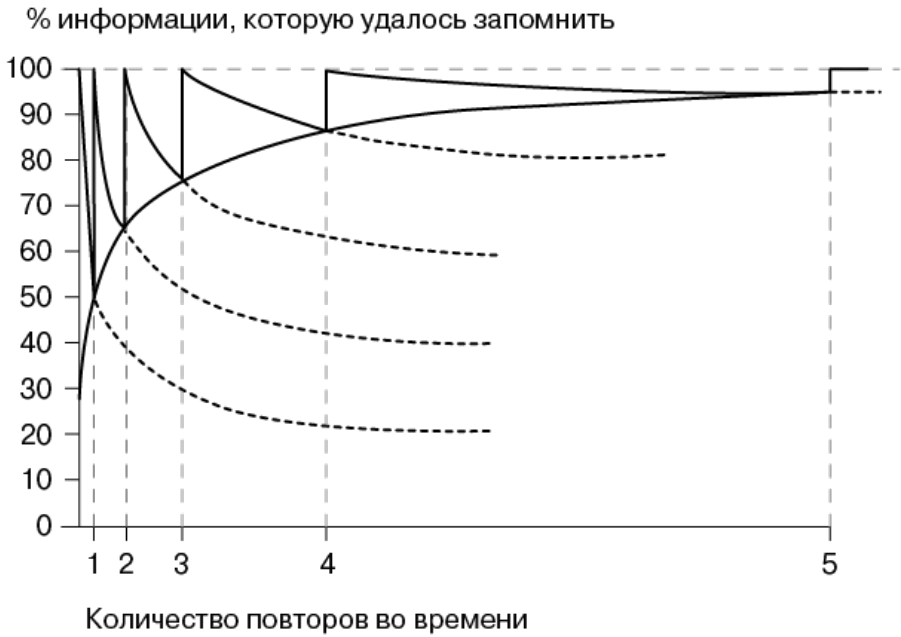
Как можно это делать? Существует немало техник, какие-то я частично затрону далее, а сейчас расскажу о своем любимом методе повторения. Но здесь нужна предыстория.

В конце XIX века немецкий психолог Герман Эббингауз сформулировал концепцию «кривая забывания». Для этого он проводил определенные опыты, как на себе, так и на студентах. Один из них заключался вот в чем. Испытуемым нужно было заучить бессмысленные слоги, типа «ке», «ру», «фа», «си», «дю» и т. д. После Эббингауз фиксировал время и наблюдал, как скоро испытуемые забудут эту информацию. Выяснилось, что ненужную и бессмысленную, по мнению мозга, информацию человек забывает за относительно короткое время. Давайте посмотрим на рисунок.

Вот такие были результаты. Оказалось, что после первых 20 минут студенты помнили 60 % слогов, спустя 9 часов они помнили 40 %, а через месяц — чуть больше 20 % заученного. Эта зависимость получила название **кривой забывания Эббингауза**.

Теперь о самом методе, используя который можно запомнить теорию на долгое время. Он заключается в определенной периодичности повторения полученной информации. Посмотрим на следующий рисунок.

**Кривая забывания Эббингауза**




Первое повторение должно быть сразу после заучивания.

Второе — через 20 минут после первого.

Третье — через 8 часов после второго.

Четвертое повторение — через 24 часа после третьего.

Можно, конечно, добавить еще и пятый и шестой пункты, но по методу Эббингауза нужно хотя бы четыре. Вообще, это довольно-таки рабочая штука, сам пользуюсь. Но, откровенно говоря, в силу большой занятости у меня не получается высчитывать определенные часы по этому графику. Тем не менее я повторяю несколько раз. Лично мне больше нравится перед сном и утром, за завтраком. А еще, забегая вперед, скажу: теоретическую информацию нужно обязательно повторять после практики, потому как бывают такие вещи, которые, не попробовав на практике, в теории не поймешь. Более подробно об этом мы будем говорить в другой главе.

А сейчас мотаем на ус: повторение очень важно при обучении, не ленитесь и не жалейте на это времени.

**Нет наглядных примеров**

По ходу работы я постоянно наблюдаю за своими учениками, за процессом их обучения, за тем, как у кого что получается и почему одна и та же информация воспринимается по-разному. Да, каждый из нас индивидуальность, но я заметил один факт. Люди хуже запоминают, воспринимают и понимают информацию без

визуальных примеров, когда идет один сухой текст, речь автора. Отсюда совет: при обучении старайтесь больше использовать источники информации с наглядными примерами, например картинками или видео. Тогда вам не придется рисовать в голове образ чего-то незнакомого, того, о чем говорит автор.

А еще с помощью картинки или видео, которые привязаны к объяснениям, будут создаваться ассоциации. Например, в ролике «Как трогаться в глубоком снегу?» я говорю: «Много не газуйте, иначе будет пробуксовка ведущих колес». Вроде бы понятно, да. Но возникает вопрос: а совсем новичок знает, что такое пробуксовка? Конечно, не знает, на то он и новичок. Так вот если ему не показать наглядный пример в виде картинки или короткого видео, то в будущем, услышав данное выражение еще раз, он не поймет, о чем речь. Для него это будет просто словом, которое он уже слышал. А вот если бы при устном объяснении автора ученику показали короткий видеоролик о том, как колесо прокручивается по снегу, то у него в голове сразу же сложилась бы ассоциативная связь: пробуксовка — это то, что он видел на экране. Поэтому картинки и видео помогают нам в разы лучше запоминать теорию и понимать, о чем речь. Плюс складывается ассоциация на будущее. В следующей главе я покажу на примере, как это работает.

**Отсутствие планирования времени и места для обучения. Отвлекающие факторы**

Повторюсь: в наше время у каждого много дел и забот, нас окружает постоянный шум, гам, один только телефон каждую минуту «пиликает», присылая очередное уведомление, и т. д.

Стоит только сосредоточиться на чем-то, как тебя снова дергают телефонным звонком или сообщением в мессенджерах. А когда проблему решишь, приходится снова вспоминать: «На чем же я там остановился?» И перечитывать или пересматривать ту же информацию, так как наша кратковременная память уже очистилась. Нас отвлекли, и мы тут же забыли то, что изучали буквально минуту назад. Малый процент людей может концентрироваться практически в любой обстановке и все свое внимание направлять на изучение.

Поэтому, **во-первых**, планируя свои дела на день или на неделю, обязательно предусматривайте и обучение теории. То есть приравнивайте изучение информации к важному делу. Если вы действительно хотите вникнуть в какую-то тему, не должно быть таких мыслей: «Будет время — буду учить». Если вы относительно занятой человек, не будет у вас свободного времени на это, не обманывайте себя.

**Во-вторых**, выбирайте такое время и место для обучения, чтобы вас как можно меньше дергали. Временно отключайте все уведомления на телефоне, потому что это основной источник отвлечения. А если вы занятой человек и скажете, что не получится отключить телефон, работа там и т. д., тогда у вас не получится и сосредоточиться, а соответственно, качественно изучить информацию. Не переживайте, за пару часов небо не упадет на землю. Вот, например, у меня около 40 звонков и 60 сообщений в телефоне, около 500 комментариев в соцсетях, и это все в один день. Плюс съемки и монтаж роликов, практическая работа, тренировки, семья, ведение курсов, проверка домашних заданий, написание книги, составление ежедневных графиков вождения и т. д. Именно поэтому мне приходится куда-то уезжать, уединяться, исключив максимум дел, чтобы собраться и спокойно работать. Причем на какое-то время я вынужден вообще выключать телефон, иначе никак. Вам уезжать для обучения совсем не обязательно, у всех свое количество дел и забот. Но без планирования времени и места для изучения теории, я считаю, никак.

**Прокрастинация или лень?**

Освещая такую тему, как обучение и освоение какой-то профессии, я не мог не затронуть данное понятие. Для начала объясню простым языком, что это такое. Итак, прокрастинация — это постоянное откладывание достаточно важных дел на потом. То есть вы знаете, что вам надо изучать теорию, но этого не делаете, а занимаетесь совершенно другими делами. Кто-то сравнивает прокрастинацию с ленью, но на самом деле различие

между ними есть, и достаточно большое. Лень — это нежелание делать что-либо или вообще все. И человек, как правило, не скрывает этого, не переживает за срыв сроков дела, которое он не выполнил, не чувствует за это вину. А прокрастинация — это когда вы не занимаетесь запланированным важным делом, но при этом с удовольствием тратите время на другие дела. В результате ругаете себя и ищете оправдания, мол, «я был занят другими делами, было некогда, сделаю позже» и т. д. Понимаете разницу? Уверен, что вы сейчас увидели и себя в описанной ситуации, ведь с прокрастинацией периодически сталкиваются абсолютно все. И конечно же, с ней обязательно нужно бороться. Что здесь можно посоветовать?

• Во-первых, задайте себе вопрос: почему так получается? Чтобы на него ответить, нам придется вспомнить два пункта из нашего списка ошибок в этой главе. Человек страдает прокрастинацией, когда ему недостаточно интересно то, чем он занимается. И когда он недопонимает важности конечного результата намеченного дела, в нашем случае — важности знания теории. Поэтому выше я и сказал: чтобы делать какое-то дело хорошо и с удовольствием, им надо загореться. Так что, если вы тоже заметили за собой прокрастинацию, разбирайтесь в себе и ищите причину.

• Во-вторых, в момент выполнения запланированного дела, когда у вас возникает желание заняться чем-то еще, просто запрещайте себе отвлекаться, принудительно продолжайте выполнять необходимое. А если все равно не получается, запретите себе заниматься чем бы то ни было, кроме намеченного дела. Поверьте, буквально через 5–10 минут безделья вы не сможете найти себе места и приступите к намеченной работе. Ведь невозможно долго не делать абсолютно ничего. Я проверил это на себе, очень рабочая штука. Периодически ее практикую.

• В-третьих, дисциплина. Есть план выполнения задач, это обучение. Поэтому независимо от того, есть у вас мотивация и желание это делать или нет, вы просто это делаете. Аппетит приходит во время еды, как говорится. Поэтому не ждите настроения или азарта для изучения теории или в принципе выполнения какого-то дела. Запланировали — и следуем плану.

Вот такими методами можно бороться с прокрастинацией. А если кто-то спросит, что делать, если вообще ничего не хочется, просто лень, отвечу: если вам вообще ничего не хочется делать, вот категорически, то я бы посоветовал глубоко задуматься о смысле вашей жизни и приоритетах в ней. И поход к психологу или психотерапевту будет только плюсом, я не шучу.

Итак, мы рассмотрели десять факторов, препятствующих

получению и запоминанию информации при обучении какому-то делу. Список, конечно, можно продолжать, но это основные. Теперь сформулируем из этих факторов правила.

# Десять правил получения и изучения информации

1. Не учите теорию под лозунгом «Надо». Должна быть заинтересованность, нужно захотеть обладать знаниями. Для этого необходимо понять, зачем они нужны и насколько важны, сделать себе психологическую установку.

2. Не нагружайте себя большим количеством информации. Изучайте материал поэтапно, по пунктам.

3. Не используйте много источников информации от разных авторов, если они противоречат друг другу. Запутаетесь.

4. Не торопитесь, не ставьте временные рамки при изучении теории. Важен конечный результат.

5. Не смешивайте в голове разные темы. Не переходите к следующей, пока не вникнете в текущую.

6. Не изучайте теорию, когда голова забита более важными делами.

7. Повторяйте теорию. Повторение — мать учения.

8. Больше используйте источники информации с визуальными примерами.

9. Планируйте время и место для обучения. Временно исключите отвлекающие факторы.

10. Помните о прокрастинации и методах борьбы с ней.

Друзья, надеюсь, вам пока все понятно. Не забывайте записывать выводы и правила из пройденного материала себе в блокнот. Подчеркну: эта глава является базовой, так как без знания информации мы никогда ничего не поймем и уж тем более не применим на практике. В идеале, конечно, нужно соблюдать все эти десять правил, но в наше время человеку сделать это достаточно сложно. Поэтому если вы будете придерживаться хотя бы половины из них, то в любом случае получите хороший результат.

## Еще один совет

*Количество потребляемой информации не должно превышать порога ее усвоения.*

*Сергей Моряхин*

Совет, который хочу вам дать, я сам часто использую: если не можете запомнить что-то сложное, можно привязать к этому какую-то ассоциацию. Причем это можно делать как для объяснения какой-то информации, так и для ее запоминания. Вот пример для тех, кто уже какое-то время обучается вождению. Если я произнесу такое словосочетание — «режим неваляшки», у вас в голове возникнет какая-то ассоциация? Скорее всего, да. Если вы смотрели ролик у меня на канале, который так и называется — «Режим неваляшки», то сразу же вспомните, о чем разговор. У вас возникнут воспоминания о моих объяснениях, возможно, всплывут какие-то фото- или видеокадры. Но так или иначе вы сразу же вспомните определенную информацию, ваш мозг нарисует в голове какой-то образ.

То есть, давая определенной информации подобные короткие названия, мы как бы шифруем, архивируем в них большое количество сведений на определенную тему. Именно поэтому я часто использую такие словосочетания в своих объяснениях к видео на моем YouTube-канале (https://www.youtube.com/watch?app=desktop&v=yNabBOqlbnQ) — «режим ленивца», «режим черепахи», «режим почемучки», «режим неваляшки» и т. д. Так что советую и вам этим пользоваться, друзья, ведь это хорошо работает для запоминания и повторения информации. Прочли что-то новое, трудно поддающееся запоминанию, — дайте ему какое-то название, проведите ассоциацию, и тогда в дальнейшем вам будет легко вспомнить, о чем речь.

## Особенность нашего мозга

Эта интересная особенность касается нашей памяти и запоминания информации. Наш мозг лучше запоминает то, что подкреплено нашими эмоциями. И чем сильнее и ярче мы испытываем эмоцию, тем лучше идет запоминание. Например, если вам понравилась какая-то новая песня любимого исполнителя, вы запоминаете слова, прослушав ее буквально несколько раз. Почему? Потому что она вам нравится, она вызывает у вас определенные эмоции, в данном случае положительные. Или на вас набросилась собака из темной подворотни, из-за чего вы испытали сильный страх, то есть мощную отрицательную эмоцию. Соответственно, такой случай вы тоже не забудете, а запомните на много лет.

Кстати, этой особенностью можно объяснить ответ на вопрос, почему ученики забывают выученную наизусть теорию практически через несколько недель после экзамена. Потому что это для них скучно, не вызывает эмоций. Особенно часто это происходит в наших школах и институтах. Именно поэтому так важно загореться обучением выбранному делу.

Ну и в заключение я научу вас отвечать на вопрос, который нужно будет задавать себе каждый раз после прохождения очередной темы.

## Как понять, что я знаю теорию, которую изучил

А понять это достаточно просто. Через несколько дней после прочтения книги, прослушивания лекции или просмотра видеоролика спросите себя: «Что я помню из пройденного материала?» И попробуйте пересказать себе устно и желательно вслух ту информацию, в которую совсем недавно вникали. Если у вас получилось это сделать, то все хорошо, вы все запомнили и знаете. Если нет или удалось пересказать лишь часть теории, а при пересказе вы употребляете такие слова, как «ну типа», «как там», «наверное», «примерно», то вы ее не знаете либо уже забыли. Вспоминаем кривую Германа Эббингауза: со временем мы забываем информацию, а чтобы этого не было, нужно понимание, что эта теория нам очень важна и значима, требуется повторение и, самое главное, этой информацией нужно пользоваться.

## Итоги главы

Получение информации — один из самых важных этапов обучения в любой профессии. И несмотря на то, что ученики уделяют этому этапу большое количество времени, они все равно делают кучу ошибок, так как неправильно усваивают и быстро забывают материал. Из-за этого на дальнейших этапах обучения они не могут понять и осмыслить информацию по определенной теме. А по причине нехватки информации не могут сделать полноценные и правильные выводы. В свою очередь, о применении этой теории на практике и речи быть не может. Так и получаем: «Теорию знаю, а на практике применить не могу».

Поэтому я настоятельно рекомендую соблюдать изложенные выше правила получения новой информации, хотя бы основную часть из них, ведь это база и основа успешного обучения в любом деле.

# Глава 4. Понимание информации

*Каждая минута обучения*
*приносит пользу в будущем.*

*Кит Миллер*

Теперь поговорим о не менее важной составляющей успешного освоения любой профессии — о понимании (осмыслении) информации. Ведь «знать» не равно «понимать» — вспомним ранее приведенные примеры. А пока не поймем в теории, на практике не применим. То, что такие проблемы присутствуют практически у всех при обучении, мы с вами уже поняли. Сейчас мы будем говорить об их решении. Я расскажу об ошибках, которые мешают понять полученную информацию, дам определенные советы и на примерах объясню, как разбираться в вопросах, чтобы все-таки понимать их.

# Потребление информации не является обучением

Хочу, чтобы вы сразу поняли, что потребление информации как таковой (просмотр видео, прослушивание лекции и т. д.), по моему мнению, не является непосредственно обучением. Так вы просто забиваете свой мозг какой-то на тот момент новой для него информацией. Поэтому, если вы, просто просматривая ролики один за другим, считаете, что изучаете что-то, вы ошибаетесь. Не согласны? Скорее всего, к концу этой книги вы измените свое мнение, во всяком случае, я на это очень надеюсь. В общем, чтобы понять теорию, необходимы более глубокое изучение и концентрация. А для этого от вас потребуется время и терпение, в информации придется кропотливо ковыряться и достаточно глубоко копать. Изучать таким образом материал сложнее и дольше, но если вам нужны результаты, иначе никак, чудес не бывает. Главное — постоянно помнить свою цель и основную задачу: освоить профессию и стать грамотным специалистом, одним из лучших. А оно того стоит, друзья, поверьте, ведь тогда у вас будет и уверенность в своем деле, и удовольствие от него, и положительные эмоции.

# Семь советов для понимания теории при ее изучении

Сейчас я дам вам несколько советов и рекомендаций, которые помогут понимать информацию.

**Первый совет.** Помните и соблюдайте правила, которые мы разбирали в третьей главе. Да, знаю, я буду повторяться, но это очень важно, ведь те десять правил — фундамент обучения. Поэтому перечислю их еще раз.

1. Не учите теорию под лозунгом «Надо». Должна быть заинтересованность, нужно захотеть обладать знаниями. Для этого необходимо понять, зачем они нужны и насколько важны, сделать себе психологическую установку.
2. Не нагружайте себя большим количеством информации. Изучайте материал поэтапно, по пунктам.
3. Не используйте много источников информации от разных авторов, если они противоречат друг другу. Запутаетесь.
4. Не торопитесь, не ставьте временные рамки при изучении теории. Важен конечный результат.
5. Не смешивайте в голове разные темы. Не переходите к следующей, пока не вникнете в текущую.
6. Не изучайте теорию, когда голова забита более важными делами.
7. Повторяйте теорию. Повторение — мать учения.
8. Больше используйте источники информации с визуальными примерами.
9. Планируйте время и место для обучения. Временно исключите отвлекающие факторы.
10. Помните о прокрастинации и методах борьбы с ней.

Это основа. Все последующие советы будут хорошо работать только при соблюдении этих, хотя бы основной их части.

**Второй совет.** Делайте временные паузы.

Во время изучения теории я настоятельно рекомендую делать временные паузы между пунктами, темами и абзацами. Эти паузы необходимы для осмысления и понимания полученной информации. Прочитали какой-то абзац или статью — остановитесь, подумайте, все ли пока ясно. Если увидели непонятное слово, нужно сначала узнать его значение и только потом идти дальше. В противном случае вы вряд ли сделаете правильные и подробные выводы из этой темы. Если во время паузы вы понимаете, что ничего не усвоили, значит, необходимо прочитать эту информацию еще раз. Кроме того, во время паузы

неплохо работает проговаривание прочитанного вслух. В общем, останавливаясь, вы даете мозгу больше времени на усвоение и понимание полученных данных, делаете это дозированно, периодически проверяя себя, все ли пока понятно. Ну и плюс таким образом идет повторение. Если мы получаем информацию из какого-то ролика в интернете, то можно периодически останавливать видео, чтобы сделать ту самую паузу для осмысления. Но так или иначе она нам очень нужна при изучении.

**Третий совет.** Перед началом обучения заведите блокнот.

Перед изучением темы, курса или книги настоятельно рекомендую завести **блокнот**, а желательно даже два. Первый будем использовать как черновик своих мыслей, заметок, где обычно приходится черкать и перечеркивать. Еще, как вариант, можно брать отдельный листок бумаги для каждой темы, потом мы его все равно выкинем. А вот второй блокнот — основной и чистовой. После изучения каждой темы (статьи, главы) записывайте туда выжимку, выводы и основные тезисы. Для чего все это нужно?

• Когда мы пишем, у нас в голове задействуется больше отделов коры головного мозга. Мы используем моторику, зрение и даже слух, потому что мы часто проговариваем слова по слогам, когда пишем. К тому же человек тратит на написание гораздо больше времени, чем на мыслительный процесс. Соответственно, все это в совокупности лучше влияет на усвоение информации, нежели просто чтение или прослушивание. То есть, записывая выводы, мы больше запоминаем и понимаем.

• Кроме того, записывая, мы делаем ту самую паузу, о которой только что говорили. Она, как вы уже поняли, необходима.

• С помощью чистового блокнота очень удобно быстро повторять информацию. Ведь нам не приходится перечитывать или пересматривать весь материал пособия, в блокноте у нас только выводы и самая важная выжимка.

Я сам постоянно пользуюсь этим советом. Только здесь важный момент: нужно писать именно от руки, не на клавиатуре. Я, если честно, практически всегда ношу с собой блокнот и ручку, ведь тогда в любой момент можно записать какую-то возникшую мысль или сделать заметку, составить список дел, а потом вычеркивать их по мере выполнения и т. д. Кто-то скажет: «Так XXI век на дворе, есть же смартфоны, гугл-таблицы и прочие современные штуки!» Но на бумаге всегда удобнее и вернее. Не нужно думать, есть ли интернет или Wi-Fi, а еще могут закончиться деньги на балансе, сесть батарейка в устройстве или

отключиться электричество (последнее важно, если вы пользуетесь компьютером) и т. д. В общем, небольшой блокнот в кармане надежнее, во всяком случае по моему мнению.

**Четвертый совет.** Делайте работу над ошибками.

Это очень важная составляющая при любом обучении. Необходимо периодически делать работу над ошибками. Например, вы упорно изучаете какую-то тему, но никак не можете ни запомнить ее, ни понять. Вы снова и снова заставляете себя ее учить, но результат все тот же. Ну не лезет теория в голову, и все. Что делать? А вот здесь и нужно поработать над ошибками. Спросить себя, почему так получается. Может, голова забита другими, более важными на текущий момент делами. Значит, сначала нужно решить их, а только потом продолжать обучение. Иногда при разборе ошибок ученик определяет, что не может понять тему из-за отсутствия наглядных примеров. Или причиной может быть какой-то внешний отвлекающий фактор. В общем, друзья, если что-то не получается, а вы прилагаете к этому большие усилия, то необходимо произвести работу над ошибками и подумать, что мешает получить результат. Этим самым вы измените подход к возникшей задаче. Кстати, это касается и практики, да и любых других наших дел и задач в повседневной жизни. Без работы над ошибками вы будете наступать на одни и те же грабли. https://www.youtube.com/watch?app=desktop&v=3v4MkISnPiQ

**Пятый совет.** Ищите единомышленников.

Найдите единомышленников в той области, которую изучаете. Зачем это нужно? Поскольку вы будете получать одну и ту же информацию, у вас будут одни и те же интересы, страхи и даже ошибки при освоении. Соответственно, такое общение вам здорово поможет лучше вникнуть в изучаемую тему. Ведь, общаясь, вы будете совместно разбирать вопросы, решать задачки, дискутировать. И если вы чего-то недопонимаете, то собеседник вам это объяснит. Если же он не понимает тему, в которой вы разобрались, то вы его просветите. Больше общайтесь с единомышленниками.

Есть такой прием-упражнение, когда учитель заставляет своих учеников «проповедовать» другим то, чему они обучаются. Это делается не для того, чтобы заинтересовать других людей вашим делом, а для того, чтобы сам ученик продолжал разбираться в нем все лучше и лучше. По себе могу сказать, что, когда учишь людей, иногда не получается донести до них информацию. Есть на первый взгляд элементарные вещи, но объяснить их ты не можешь. Почему? Возможно, забыл или сам до конца не разобрался. И оттого, что объяснить человеку эту тему

все-таки нужно, ты начинаешь ее повторять и ковыряться глубже, в результате приходит полное понимание этого вопроса. То есть, рассказывая людям о том, чему вы сами обучаетесь, вы продолжаете более глубоко вникать в какой-то вопрос и тем самым лучше его понимаете. Так что обучаться с кем-то совместно будет для вас достаточно мощной поддержкой, особенно в те моменты, о которых я вас предупреждал в самом начале этой книги. А еще это придаст интереса к обучению.

**Шестой совет.** Соблюдайте режим отдыха и обучения.

При осмыслении информации, так же как и при ее запоминании, очень важно не перегружать голову. Переизбыток новой информации нам не нужен, ведь мы не машины. У нас, как я уже говорил в предыдущей главе, ограниченные возможности по усвоению новой информации. Помните: важно не то, сколько вы потребили информации за день, а то, сколько вы ее усвоили. Все мы разные, но количество потребляемой информации не должно превышать порога ее усвоения. Для качественного осмысления нужно что? Свежая голова. А для этого требуется отдых. Дело в том, что, когда наш мозг уставший и мы не даем ему восстанавливаться, его производительность здорово падает. По себе скажу, что после хорошего отдыха можно поработать четыре часа умственно и при этом сделать свою работу гораздо лучше и больше, чем за семь-восемь часов, но в ситуации, когда ты уставший. Это факт, поэтому обязательно соблюдайте режим труда и отдыха, не перебарщивайте с потреблением информации.

**Седьмой совет.** Подключайте практику.

Когда обучаемый достигает хороших знаний в какой-то области, когда он теоретически разобрался со всеми вопросами, ему для полного *понимания* этих же вопросов нужно переходить к практике. Ведь без нее определенные вещи не понять. Например, возьмем нашу тему — обучение вождению. Можно сколько угодно вникать в то, как правильно трогаться на «механике» с места, что нужно медленно отпускать педаль сцепления, потом делать трехсекундную задержку, потому что двигатель будет постоянно глохнуть, если всего этого не делать. Но, пока обучаемый не прочувствует и не попробует все это на практике, он не будет понимать, о чем именно идет речь. Что это за педаль, какие ощущения водитель получает, когда двигатель глохнет, о какой именно задержке шла речь и т. д., понимаете? Или, например, без практики невозможно понять и прочувствовать габариты автомобиля. И таких моментов очень много. Но напомню: сразу начинать с практики нельзя, так как есть очень много подводных камней и нюансов, знать которые необходимо сначала в теории. А в дальнейшем теоретические занятия чередовать с

практическими. Это, по моему мнению, самое эффективное обучение, ведь в нем будет присутствовать и повторение, и работа над ошибками.

Соблюдение этих советов однозначно поможет вам с пониманием теории. Не забудьте записать их в свой чистовой блокнот. А мы идем дальше и поговорим об ошибках, которые мешают понимать информацию.

# Ошибка при изучении теории

Есть две новости: одна хорошая, вторая плохая. С какой начнем? Давайте с хорошей. При изучении теории ошибка, которая мешает воспринимать информацию, всего одна. А плохая новость заключается в том, что эта ошибка глобальная и коварная. Глобальная — потому что встречается практически у каждого ученика. А коварная — потому что новичок ее не видит, не замечает, даже когда на нее указываешь. Что же это за ошибка, как вы думаете? Это заучивание материала и зубрежка.

Вы, скорее всего, ожидали услышать что-то другое? Но нет, именно запоминание информации и нежелание ее понимать и есть основная ошибка при обучении. Ученики заучивают сами правила и текст, зубрят алгоритм своих действий при управлении автомобилем, запоминают, где можно делать маневр, а где — нет, и т. д. Причем, как я уже сказал, ученик часто думает, что он не заучивает материал, а действительно разбирается в нем. Но это утверждение нередко обманчиво, ведь на практике он не понимает ни смысла, ни сути происходящего и не может воспроизвести и половины той теории, которую, как ему кажется, он понимает. Мои примеры со знаком «Стоп» и дополнительной секцией светофора, приведенные ранее, это доказывают. Ведь там практически все участники эксперимента прекрасно знали правильные ответы на поставленные вопросы и точно были уверены в том, что разбираются в этих ситуациях. Но на практике мы увидели совсем иную картину.

Наверное, теперь возникает следующий вопрос.

**Как понять, что не зазубрил, а усвоил информацию**

Здесь все достаточно просто. Когда вы скажете себе: «Все, я тему знаю, я все понял» — и соберетесь переходить к следующей, не делайте этого. Возьмите ту самую паузу и сначала попробуйте пересказать себе тему устно и достаточно подробно. Если не получилось, значит, вы даже ничего не запомнили, изучаем дальше. А если получилось, нужно превратиться в рассудительного и дотошного почемучку и задать себе вот такие вопросы: «А что именно я понял из полученной информации, все ли понятно в деталях? Как это работает? Зачем? Почему именно так?» Только следует отвечать честно.

Если вы ответили на эти вопросы, у вас в голове все складно и логично, вы увидели общую картину, значит, вы поняли тему. Останется только взять блокнот и записать туда выжимку, тезисы и выводы. Если же вы не можете обоснованно ответить себе на

эти вопросы, даже своими словами, значит, вы ничего не поняли, просто заучили набор слов и предложений.

Еще одним показателем того, что вы именно поняли тему, а не зазубрили ее, может считаться умение объяснить изучаемый вопрос 10–13-летнему ребенку.

Дальше, наверное, у многих возникнет следующий вопрос.

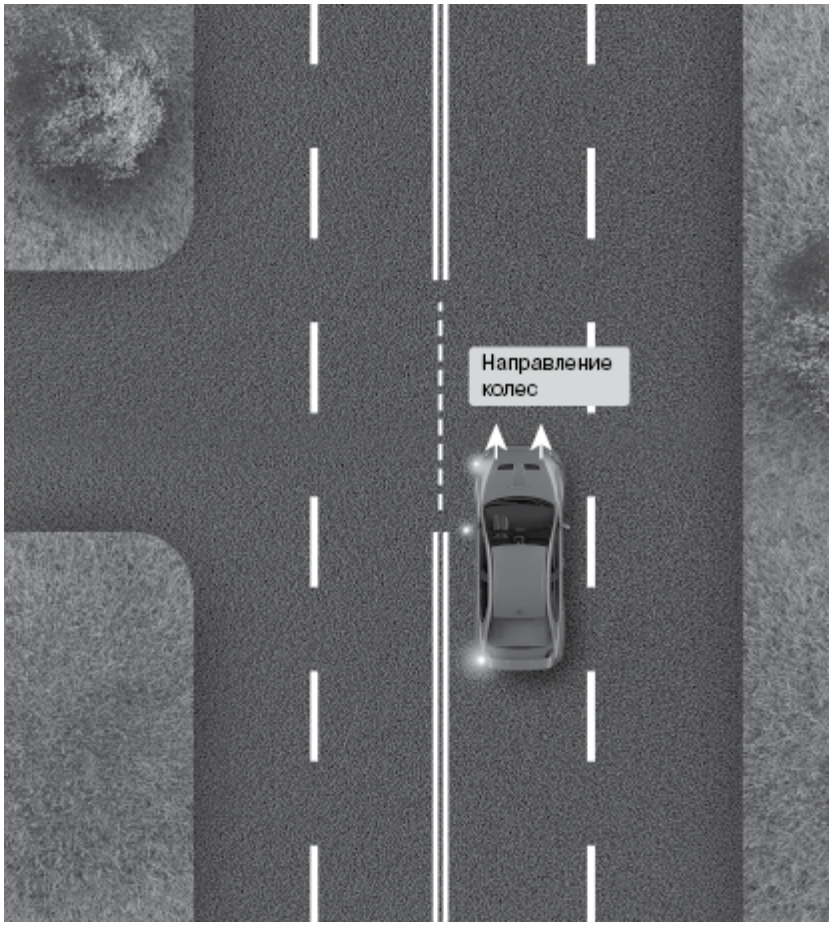
**Что делать, если после изучения теории ничего не понял**

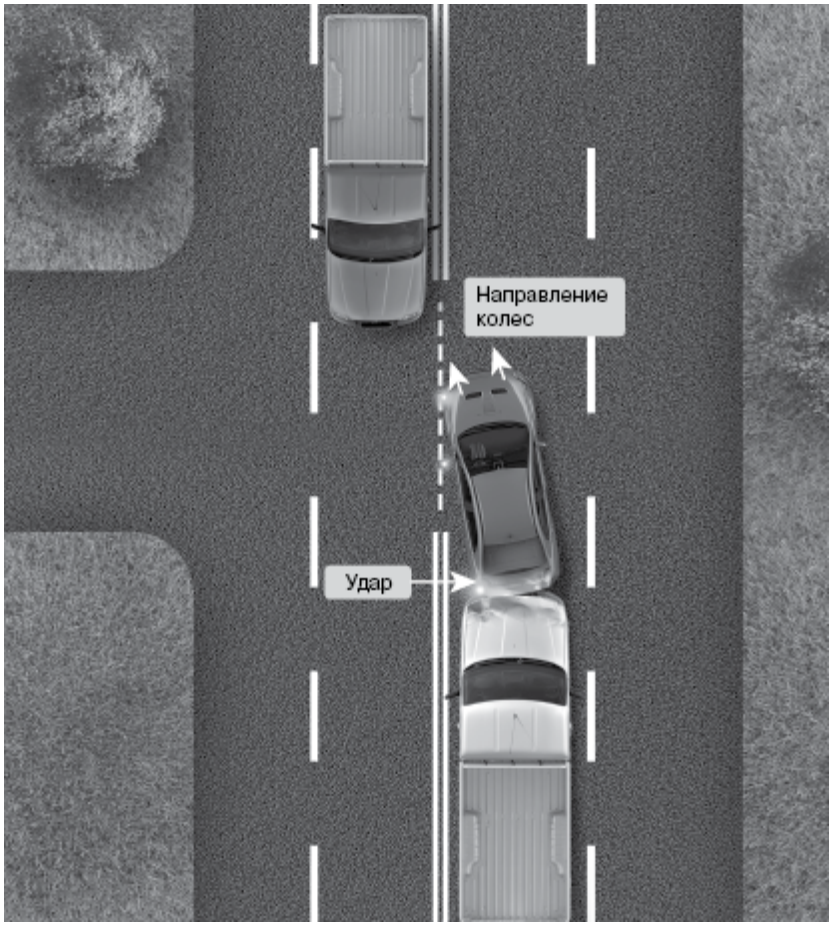
А здесь как раз нужно провести ту самую работу над ошибками и попробовать найти причину, по которой вы не можете понять тему. Чаще всего это просто недостаток времени на изучение или отвлекающие факторы. Если это так, то нужно продолжать вникать, устранив то, что отвлекает. Но иногда причина кроется совершенно в другом. Порой ученик просто *не хочет* вникать в какую-то тему, как будто есть своего рода неприязнь к определенной информации. Такое тоже часто бывает, а вот по какой причине — вопрос. Тут уже нужно разбираться в самом себе. Может, оно вам вообще не надо. Например, часто родители заставляют своих детей обучаться специальности, которую они сами же им и выбрали. То есть в силу каких-то причин это нужно им, а не их ребенку. К сожалению, такое тоже встречается нередко. А еще причиной могут быть уже знакомые нам лень или прокрастинация.

Ну и чтобы полностью разобраться, что значит просто «знать», а что — «понимать», давайте я приведу еще один пример.

**Разница между «знать» и «понимать»**

Я уже приводил этот пример в своих прошлых работах, но обращусь к нему и здесь, так как он очень показательный.


Направление
колес




При повороте налево автоинструктор дает ученику наставления: «На перекрестке, чтобы пропустить встречный поток, нужно стоять с прямыми колесами, нельзя ждать момента трогания с заранее выкрученными колесами, это опасно. Понятно?» — «Понятно», — говорит ученик и делает так, как сказал инструктор. Если на этом объяснения преподавателя закончатся, а сам ученик не задаст вопросов, то вот она, ситуация, в которой новичок просто запомнил теорию. Он теперь знает, что при повороте налево, когда мы находимся на середине перекрестка и пропускаем встречный поток, нужно стоять с прямыми колесами. И вроде бы все просто, но понимает ли он эту ситуацию? А это легко определить, задав ему пару вопросов: «А почему нельзя стоять в данной ситуации с выкрученными колесами? Чем именно это опасно? Что может случиться, если так делать?» Если ученик просто знает, что так нужно делать, он ответит примерно следующее: «А я не знаю, мне сказали делать так, я и делаю». Он понятия не имеет, зачем это надо.

А чтобы ученик понял эту ситуацию, ему нужно вникнуть в

нее более глубоко, знать ответы на все вопросы, которые он только что писал. Представим, что у нас все-таки грамотный наставник и он объяснил дальше: «Если в описанной ситуации мы будем стоять с заранее выкрученными колесами и нам, не дай бог, кто-то въедет в зад, мы по инерции отскочим на встречную полосу (так как колеса повернуты именно туда) и вдобавок получим лобовой удар от встречного автомобиля».

Как только ученик представит масштаб возможных последствий, он наконец-то **поймет** данные наставления. И в дальнейшем будет следовать этим рекомендациям не потому, что инструктор так сказал, а потому, что уже понимает, **почему** выкручивать нельзя, в чем именно может быть опасность. Вот теперь ученик действительно понял теорию, нарисовал себе картину происходящего и сумеет объяснить данную информацию даже 12-летнему ребенку.

Подробнее об этом вы можете узнать из моего видеоролика «Важный совет при повороте налево»: https://www.youtube.com/watch?app=desktop&v=3nlXTgnqVLY.

## Итоги главы

Таким образом, чтобы понимать изучаемый вопрос, недостаточно разобрать его поверхностно, нельзя зубрить и просто запоминать правильный ответ. Нужно разбирать вопрос досконально, чтобы понимать кучу мелких, но важных нюансов: как это работает, что привело к такому результату. А пересказывая информацию, вы уже четко представляете, о чем именно идет речь, понимаете смысл и суть изучаемого материала. Я надеюсь, что на данном этапе вам все понятно.

В заключение повторю советы, которые помогут вам понимать, а не просто запоминать теорию.

• Помнить и строго соблюдать десять правил при изучении теории, которые были приведены в главе 3.

• Во время изучения теории не забывать делать временные паузы между пунктами, темами и абзацами.

• Завести блокнот и записывать туда всю выжимку из пройденного материала.

• Работать над ошибками, если после повторного изучения материала нет результатов.

• Найти единомышленников в той области, которую изучаете.

• Соблюдать режим отдыха и обучения. Не перегружать голову.

• По завершении теоретического обучения подключать практические занятия.

Кроме того, помните об основной ошибке при обучении — заучивании материала.

Далее мы будем разбираться в вопросах, которые сложно поддаются пониманию новичков.

# Глава 5. Как разбирать сложные и спорные вопросы

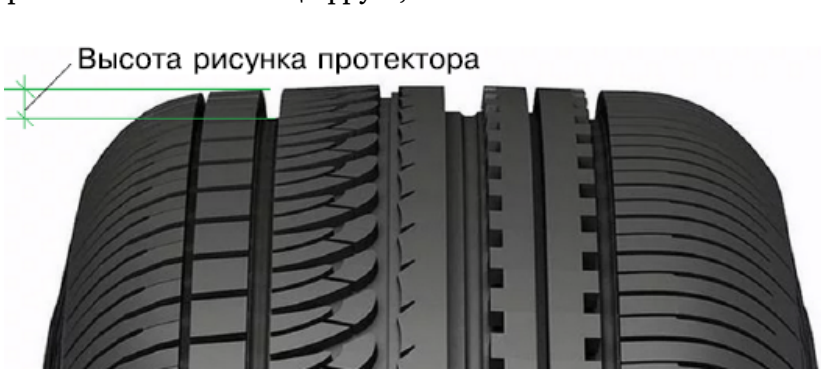
*Образование — это те вложения, которые невозможно потерять.*

*Б. Б. Кинг*

Надеюсь, вы сделали паузу и отдохнули. В этой главе мы будем учиться разбирать относительно сложные вопросы, которые всегда возникают при обучении вождению. Причем разбирать их таким образом, чтобы все-таки понять тему, а не просто заучить или запомнить. Кроме того, я покажу вам, как нужно разбирать спорные вопросы, когда вы не знаете, кому верить и кого слушать. Так вы поймете, что значит более глубокое изучение, в отличие от поверхностного. Но прежде чем перейти к примерам, вынужден повториться: изучать материал таким образом дольше и кропотливее, но если вы действительно хотите понять тему или какой-то вопрос и в результате освоить материал, профессию и стать грамотным специалистом, то другого пути нет.

# Есть ли вопросы при обучении, которые действительно нужно заучивать

Начать хотелось бы с пояснения этого вопроса. Когда на занятиях я показываю ученикам, как нужно разбираться в вопросах и изучать теорию, многие возражают и утверждают, что «при изучении любой профессии всегда есть вещи, которые нужно только заучивать, в которых и разбираться-то нечего». На что я всегда отвечаю: «Все возможно, но это не совсем так». Однажды ученик спорил со мной на эту тему и привел в пример вот такой вопрос: «Какая остаточная глубина протектора допустима на шинах легкового автомобиля?» Варианты ответов — 0,8, 1,0, 1,6, 2,0 мм. Он подчеркнул, что, мол, вот он, один из таких вопросов, ответ на который нужно просто запомнить, что тут понимать и разбирать. И вроде бы так оно и есть, нужно просто запомнить правильный ответ — цифру 1,6 мм. Но так ли это на самом деле?




А теперь ответьте: «Ваш ответ на вопрос “Какая остаточная допустимая глубина протектора на шинах легкового автомобиля?” 1,6 мм — это ваше знание или понимание этого вопроса?» Этот вопрос заставляет задуматься, не правда ли? Для тех, кто ответит: «Это мое понимание этого вопроса», задаю вопросы дальше.

• Понимаете ли вы, что такое вообще протектор?

• Как и чем вы будете измерять его на практике, чтобы вычислить эти 1,6 мм?

• 1,6 мм — это сколько для вашего глазомера? Задумайтесь и попробуйте показать на пальцах.

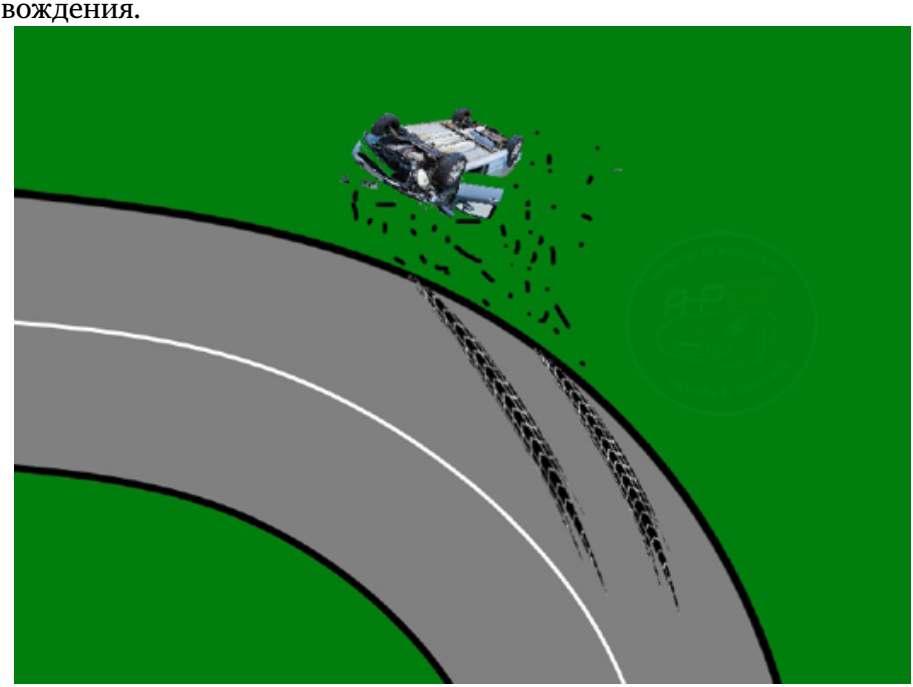
• Что вы будете делать, если протектор на ваших шинах станет 1,6 мм и меньше? Просто перестанете ездить на этой машине?

• А почему запрещена эксплуатация автомобиля, если остаточная глубина протектора шин менее 1,6 мм?

• И наконец, что может случиться, если продолжить ездить на шинах, на которых протектор менее 1,6 мм?

Ну как, получилось на все ответить? Уверен, что отчасти нет. Так вот, если ученик не будет знать ответов на заданные мной вопросы и продолжит придерживаться мнения о том, что нечего разбираться, запомнил правильный ответ — и все, тогда он не будет знать ответа и на другой вопрос.

Почему его автомобиль улетел в кювет в ситуации, в которой он раньше этого не делал? Например, он очередной раз входил в один и тот же поворот, где были одни и те же дорога, крутизна поворота и скорость. Но в этот раз его занесло и он оказался в овраге. Почему? А просто шина износилась до такой степени, что перестала держать дорогу и нормальное сцепление с ней. А вот если бы ученик понимал вопрос об остаточной глубине протектора, то этого могло бы и не случиться, так как он вовремя поменял бы шину на новую или хотя бы изменил свою манеру вождения.



На первый взгляд, вопрос был простым, да? Что там действительно понимать-то? Но его непонимание в будущем может привести к серьезным последствиям.

Резюмируем. Был вопрос: какая остаточная глубина протектора допустима на шинах легкового автомобиля? Вы узнали — неважно, где и каким способом, — что правильный ответ на него — 1,6 мм. Дальше у вас два варианта:

• просто это запомнить. Кстати, его выбирают практически все;

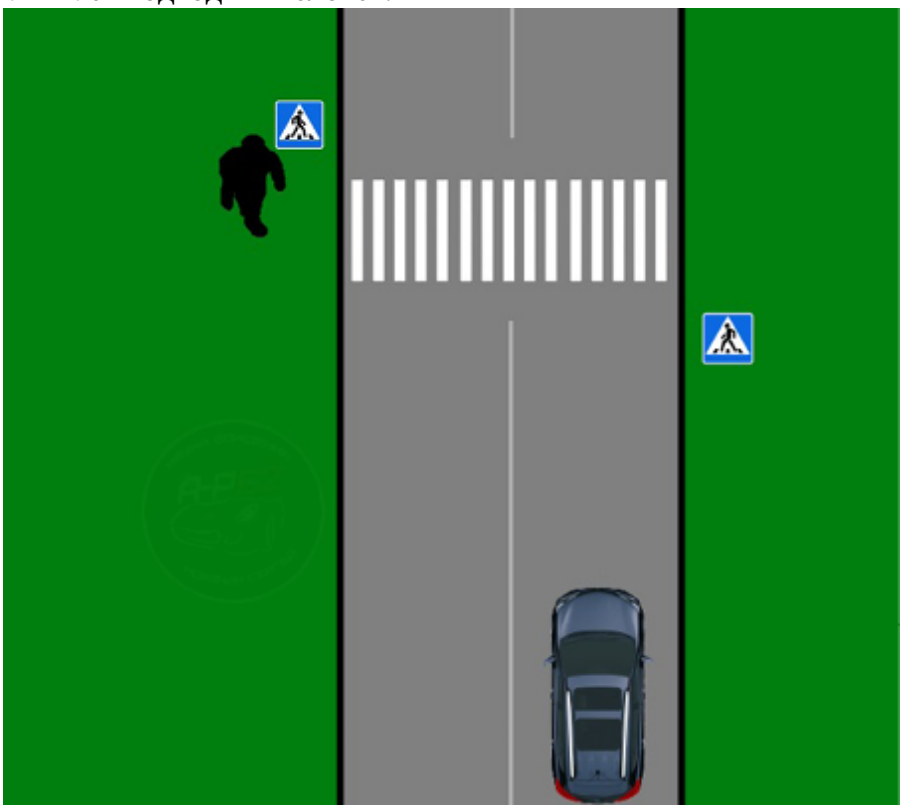
• потерять немного больше времени и копнуть более глубоко, то есть разобраться. А значит, завалить себя вопросами и найти на них ответы.

Выбор за вами, но если вы выбираете второй вариант, то никогда не окажетесь на своем автомобиле в кювете по причине чрезмерного износа шин, если, конечно, время от времени будете их осматривать и контролировать глубину протектора.

Ну а мы переходим к следующему примеру.

# Как вникать в вопрос на примере с пешеходным переходом. Пропускать или не пропускать

Представьте ситуацию: вы едете, перед вами в 50 метрах пешеходный переход и с левой стороны по тротуару к нему начинает подходить человек.



Возникает вопрос: какими будут ваши действия? Тормозить, чтобы пропустить, или ехать дальше? Каково ваше мнение? Подумайте и ответьте. Но, скорее всего, вы скажете, что в этой ситуации водитель должен пропустить пешехода.

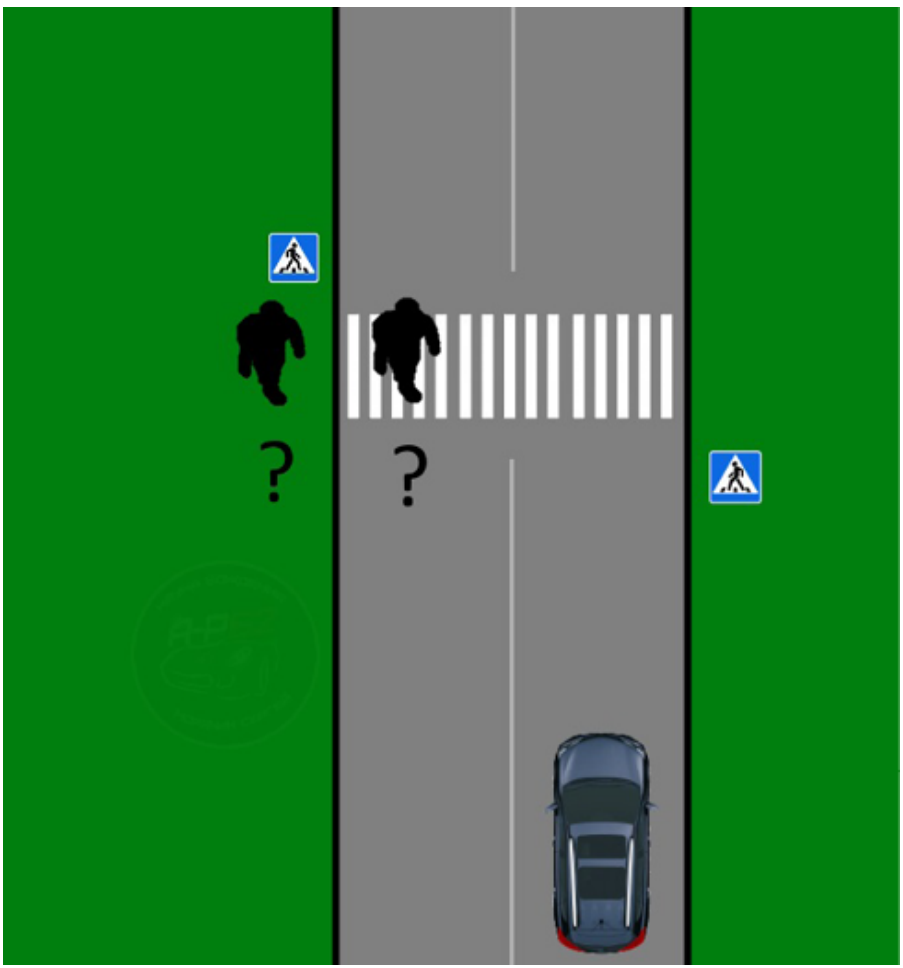
Дальше я задам уже знакомый вам вопрос: «Ваш ответ — что водитель должен пропустить пешехода в этой ситуации — это ваше знание или понимание этого вопроса?» Пока вы думаете, скажу, что подобный вопрос очень интересен и действительно заставляет задуматься: «А в самом деле, мой ответ на этот вопрос основан на моем понимании или я просто знаю правильный ответ?» Такой подход позволяет по-другому взглянуть на обсуждаемую тему, и сами собой назревают наши уже знакомые

вопросы — как, зачем и почему. И если у вас они тоже возникают, это очень хорошо.

Вернемся к примеру с пешеходным переходом. На самом деле это спорный вопрос, даже среди инспекторов ГИБДД, инструкторов и опытных водителей. Однозначного ответа нет: одни говорят — нужно пропускать, вторые — нет, можно двигаться без остановки. Неважно, как вы ответили на него, главное, чтобы вы понимали его суть.

На первый взгляд все просто: есть пешеходный переход, к нему подходит пешеход и согласно пункту 14.1 ПДД мы обязаны его пропустить.

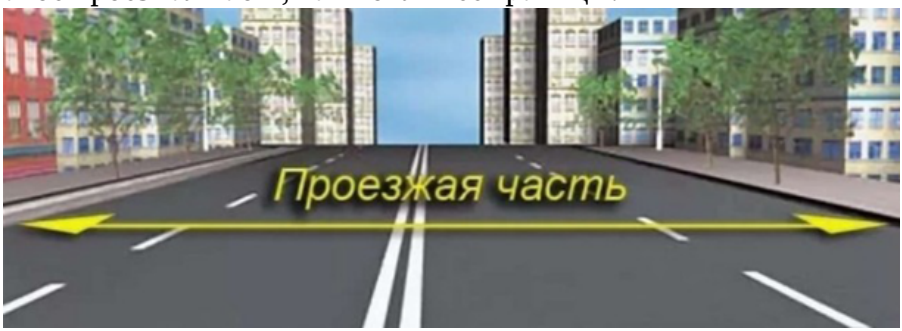
Но возникает вопрос: пропустить пешехода нужно, когда он уже вступил на проезжую часть или когда он только подходит к ней?



Давайте внимательно почитаем пункт 14.1: «Водитель транспортного средства, приближающегося к нерегулируемому пешеходному переходу, обязан уступить дорогу пешеходам,

**переходящим дорогу или вступившим на проезжую часть** (трамвайные пути) для осуществления перехода».

Значит, согласно этому пункту правил нам не нужно останавливаться. Ведь в нашем случае пешеход еще не переходит дорогу, еще не вступил на проезжую часть, по которой мы едем, а только подходит к ней. «Хорошо, — рассуждаем мы. — А что такое проезжая часть, как понять ее границы?»




Снова смотрим ПДД. Пункт 1.2: «Проезжая часть — это элемент дороги, предназначенный для движения безрельсовых ТС». То есть можно считать, что в нашем случае проезжая часть — это часть дороги от бордюра до бордюра.

Теперь вроде бы все понятно, да? И мы можем сделать вывод, что, если пешеход не вступил на проезжую часть, по которой мы едем, он преимущества не имеет и пропускать его, уступать ему дорогу не нужно. То есть в нашем случае мы поедем без остановки. Но вы можете спросить: «Почему тогда многие учат останавливаться в данном случае, даже если пешеход еще только подходит к дороге?» Копаем дальше. И тут должен возникнуть еще один вопрос: а что вообще значит пропустить пешехода или уступить ему дорогу? Когда считается, что мы его пропустили, а когда — нет? В ПДД и на этот счет есть четкое определение — что значит пропустить, а точнее, уступить дорогу (не создать помех). «Это требование, означающее, что участник дорожного движения (пешеход им тоже является. — *Примеч. авт.*) не должен начинать, возобновлять или продолжать движение, осуществлять какой-либо маневр, если это может вынудить других участников движения, имеющих по отношению к нему преимущество, изменить направление движения или скорость».

Вот только теперь, докопавшись до ответов на вопросы, которые возникли у вас при решении этой задачи, вы можете рассудительно ответить на изначальный вопрос: «Что вы будете делать в данной ситуации?» Теперь вы ответите: «Я сброшу скорость автомобиля, оценю скорость пешехода. Дальше — по ситуации: если пешеход уже идет по моей проезжей части (ступил на нее) либо подходит к ней, но есть риск, что мой проезд

вынудит его изменить свою скорость или направление движения (например, пешеход идет быстро), то остановлюсь, чтобы уступить ему дорогу. Если пойму, что не создаю ему помехи и он еще не ступил на проезжую часть, то поеду без остановки».

Как видите, однозначного ответа на этот вопрос действительно не оказалось, все зависит от нашей скорости, скорости самого пешехода, от расстояния нашего автомобиля до пешеходного перехода и от расстояния пешехода до края проезжей части. В какой-то ситуации действительно нужно остановиться, а в какой-то — нет. Зато теперь мы с вами разобрались в этом вопросе и в похожей ситуации на практике вы все сделаете правильно. А неграмотному инспектору в случае необходимости сможете дать четкие и логичные разъяснения, если он посчитает, что вы не пропустили пешехода.

Сейчас вы можете сказать, что все как-то сложно и так разбирать вопросы не у каждого получится. Да, это нелегко. Но, во-первых, мы разбираем действительно сложные и спорные, даже в среде инструкторов, вопросы. Во-вторых, у вас должен быть преподаватель, с которым можно и даже нужно так дискутировать. Он знает, где именно нужно поискать информацию и докопаться до истины. А если его нет, всегда можно его найти и взять пару онлайн-уроков. Ну и в-третьих, по-другому никак, если вы действительно хотите понимать теорию, а не зубрить правильные ответы. Сейчас для вас главное — понять, как разбирать подобные вопросы.

Друзья, я стараюсь брать примеры из практики — действительно спорные и часто возникающие. И я хочу, чтобы вы учились на них не только думать: «Кого же мне послушать в этой спорной ситуации?» — а разбираться в этом самостоятельно.

Переходим к следующему примеру.

# Как вникать в вопрос на примере кругового движения. Какой поворотник включать при въезде

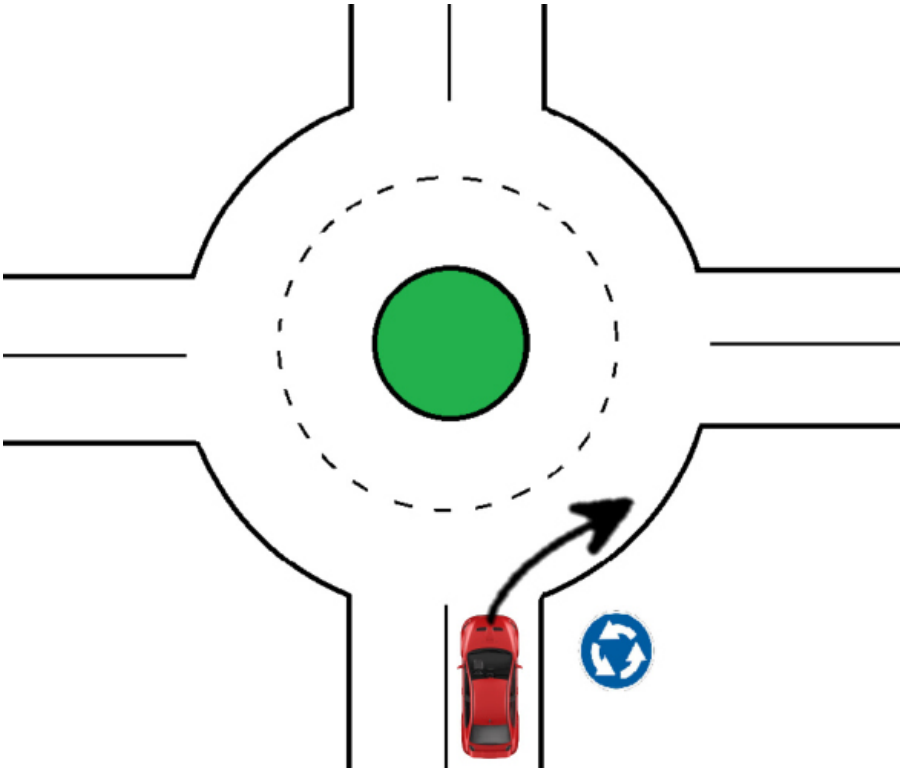
Когда водителям задаешь этот вопрос, одни отвечают, что нужно включать правый указатель поворота, а другие утверждают, что левый. Многие могут сказать: «Да что тут спорного? Всегда перед круговым движением нужно включать правый поворотник». Скорее всего, и вы сейчас подумали так же. Когда мне так отвечают мои ученики, я их спрашиваю: «А где это написано? Ну правда, где в ПДД вы нашли такой пункт? Ведь его там нет». Во всяком случае, на момент написания данной книги. На что они в недоумении отвечают: «Ну… Все так делают, и меня так инструктор учил, а как по-другому?» Хорошо, а почему тогда на практике многие опытные водители, и я в том числе, кстати, иногда включают левый поворотник при въезде на круг? Все, после такой небольшой дискуссии, как правило, ученик в ступоре, не знает, кого слушать, в голове каша. И вот здесь у нас опять есть два варианта:

• довериться чьему-то мнению, хотя не факт, что оно будет правильным. А мы с вами уже знаем по предыдущим примерам, какими могут быть последствия, когда мы просто запоминаем ответ на простой на первый взгляд вопрос;

• разобраться в этом, и тогда на практике вы точно все будете делать правильно, никогда не введете в заблуждение других участников дорожного движения своими неправильными действиями. А соответственно, не попадете из-за этого в ДТП.

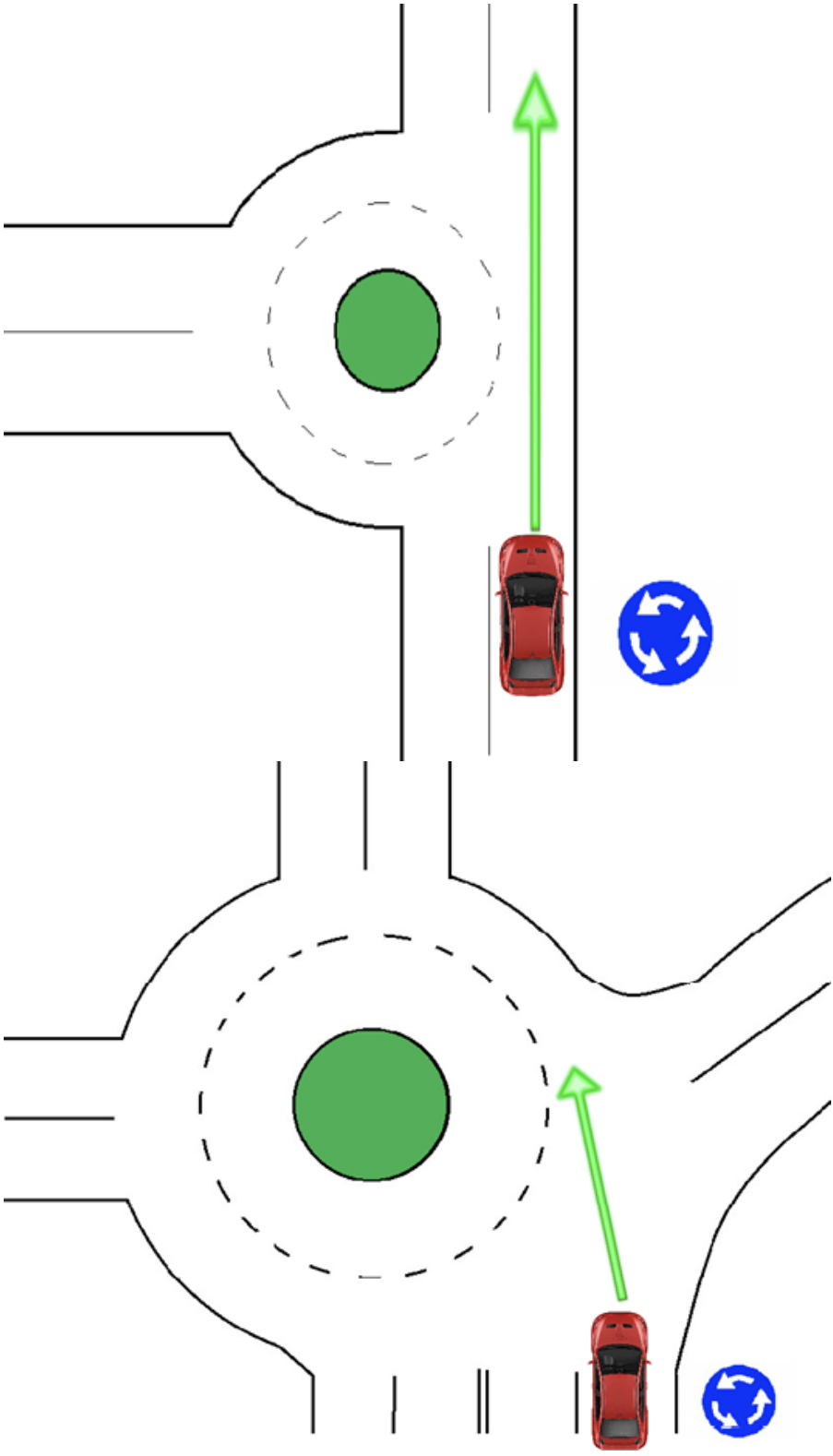
Мы, конечно же, выбираем второй вариант. Будем изучать этот вопрос более глубоко. Каким образом? Для начала прочитаем о поворотниках в ПДД (пункт 8.1): «Перед началом движения, перестроением, поворотом (разворотом) и остановкой водитель обязан подавать сигналы световыми указателями поворота соответствующего направления».

Что мы выясняем из этого пункта? Что нужно включать поворотник перед поворотом соответствующего направления. То есть перед поворотом налево мы обязаны показать левый поворот, а перед поворотом направо — правый, так получается? Да, вроде все логично. А теперь применяем это к перекресткам с круговым движением и смотрим на рисунок.



При въезде на этот круг мы делаем поворот направо? Да. Значит, вы все правильно говорите, действительно перед въездом на круг нужно включить правый указатель поворота.

А теперь давайте я вам покажу еще пару картинок.



А здесь при въезде на круг мы делаем поворот направо? Нет, не делаем. Так почему же тогда, по мнению многих, нужно включать здесь правый поворотник, если на первой картинке мы едем по прямой, а на правой вообще по факту уходим налево?

Вот, в принципе, и все. После такого небольшого разбора мы можем сделать вывод и ответить на этот вопрос примерно так: если при въезде на круг мы будем делать поворот направо по конфигурации самого кругового движения, то включим правый поворотник (это, как правило, обычные и стандартные круги). Если же **по конфигурации круга** мы не делаем поворот направо и **по факту** намереваемся двигаться при въезде налево (по кругу), то включим левый поворотник. Другими словами, мы показываем свои логичные действия. Куда собираемся ехать, такой указатель и включаем. Только так мы можем правильно показать свои реальные намерения другим участникам дорожного движения и не введем их в заблуждение.

По ссылке вы найдете мой подробный онлайн-курс о круговых перекрестках: https://naukavozhdeniya.ru/krugikurs Он содержит видео с примерами и поможет вам разобраться в этом вопросе.

## Это непросто, но выбор за вами

Друзья, все это были примеры того, как нужно разбирать вопросы или отдельные темы. Как я и говорил, это немного дольше, чем просто запомнить правильный ответ, ведь нам пришлось поискать определенные правила в ПДД, вникнуть в терминологию. Но зато результат налицо. И так можно изучать любые вопросы и темы, которые вам необходимо понять, независимо от профессии.

Выбирайте, что для вас лучше:

• быстро прочитать, поучить тему, потратить на нее 30 минут, но в дальнейшем, в силу непонимания на практике, снова вернуться к этому вопросу и потратить на него еще 30 минут, если не больше;

• сразу потратить больше времени, например 45 минут, но понять вопрос, закрыть его и больше к нему не возвращаться.

Лично я, придерживаясь второго варианта, уже понял, что в перспективе все равно экономлю время.

В заключение приведу еще один пример.

# Парковка методом 45 градусов

Допустим, вы изучаете парковку задним ходом. Например, методом 45 градусов. Это когда парковочное место расположено под углом 90 градусов по отношению к нашему автомобилю. То есть парковка методом 45 градусов — это один из способов парковки под углом 90 градусов. Так вот, представьте, что вы читаете или слушаете объяснения наставника.

**Объяснение 1.** «Для осуществления парковки данным способом нужно, чтобы расстояние между рядами машин было не менее 5 метров. Приезжаем на парковку, видим свободное место и выполняем следующие действия.

1. Прижимаемся к парковочному месту на расстоянии 50–80 см и выравниваемся по отношению к нему под углом 90 градусов.

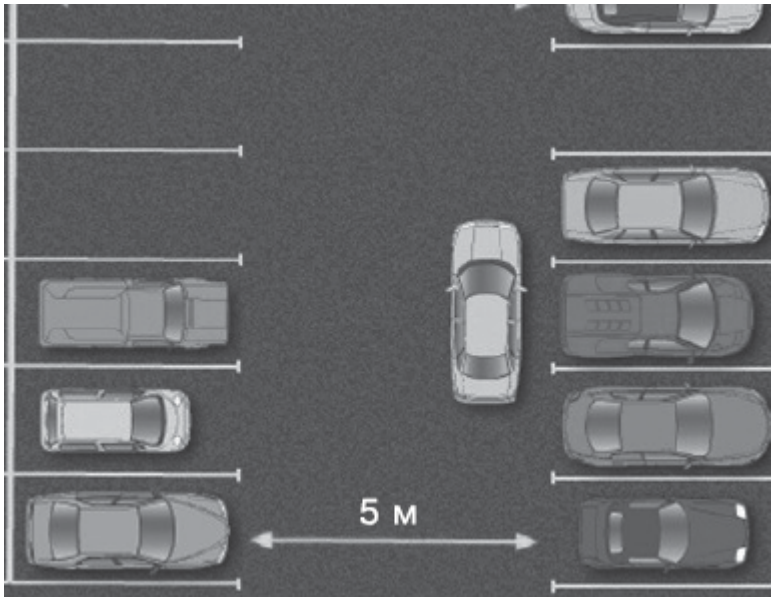
2. Определяем точку поворота колес. Останавливаемся так, чтобы середина нашего автомобиля смотрела четко в середину парковочного места, и останавливаемся.

3. Крутим руль до упора влево и выкатываемся под углом 45–50 градусов по отношению к предыдущему положению машины.

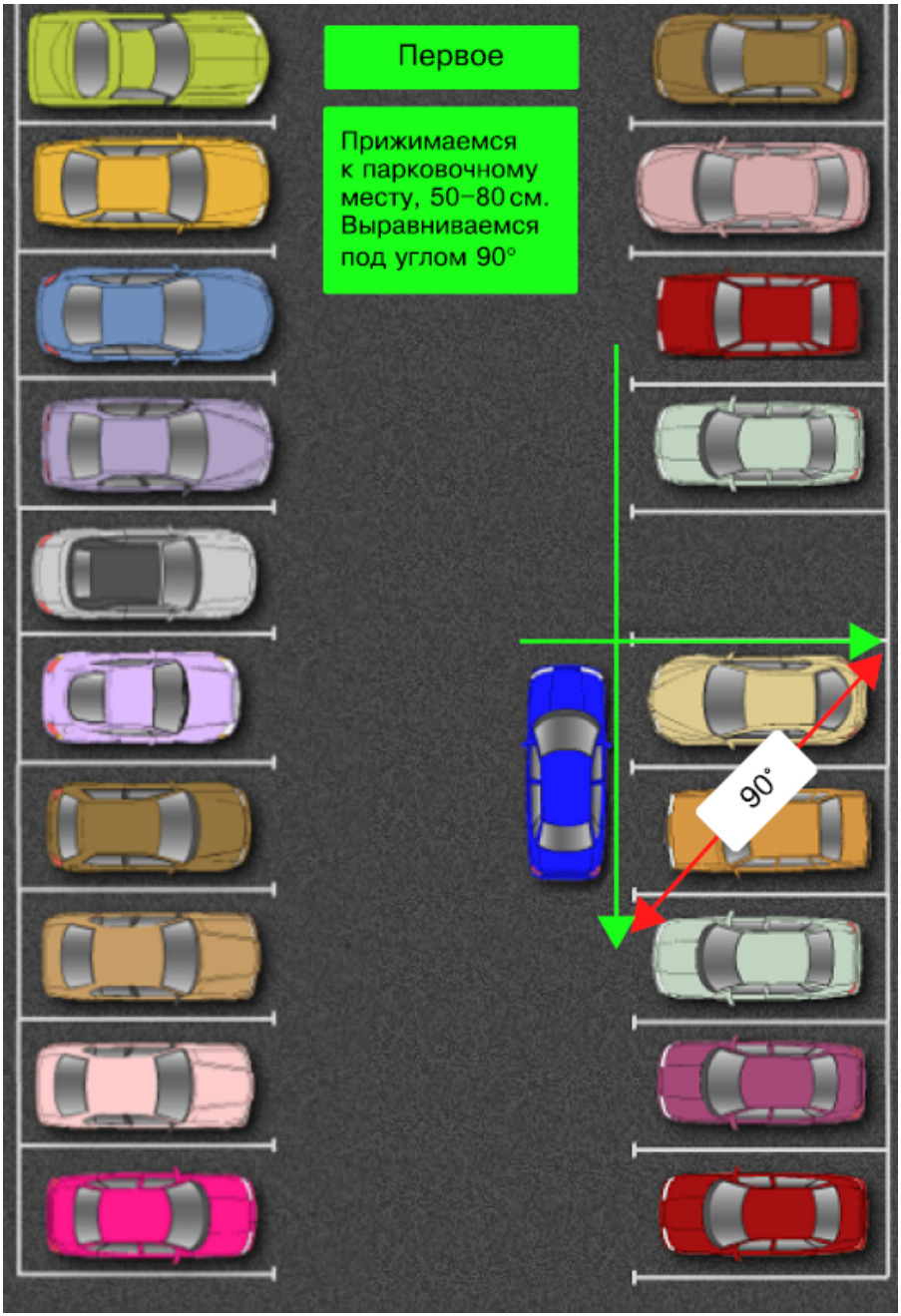
4. Дальше смотрим по зеркалам и крутим руль туда, куда нужно повернуть зад автомобиля.

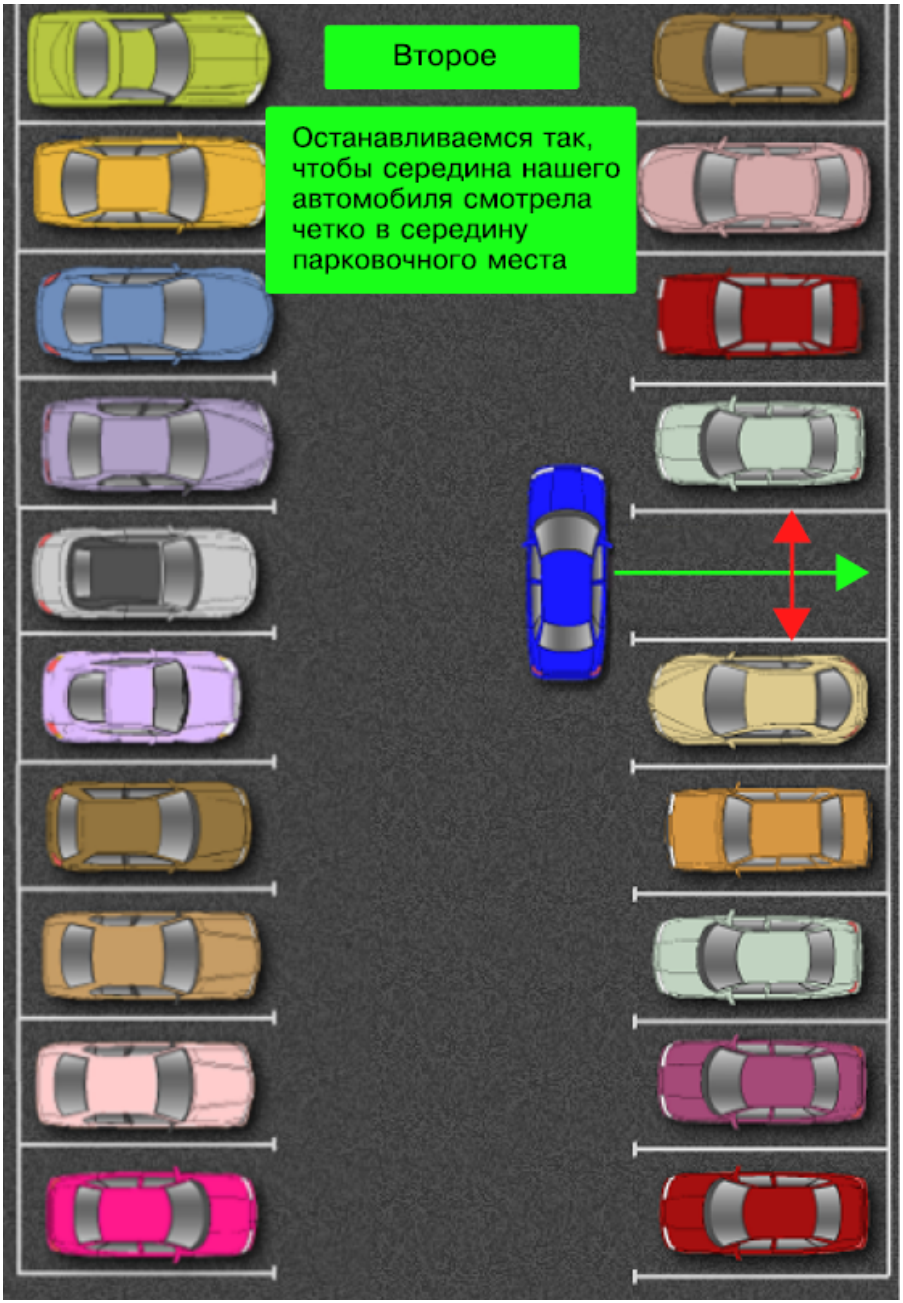
Если мы все сделаем правильно, то попадем ровно в центр ширины парковочного места. Останется остановиться в тот момент, когда бок нашего автомобиля станет параллельно боку соседней машины, поставить колеса прямо и закатиться, поравнявшись с соседними автомобилями».

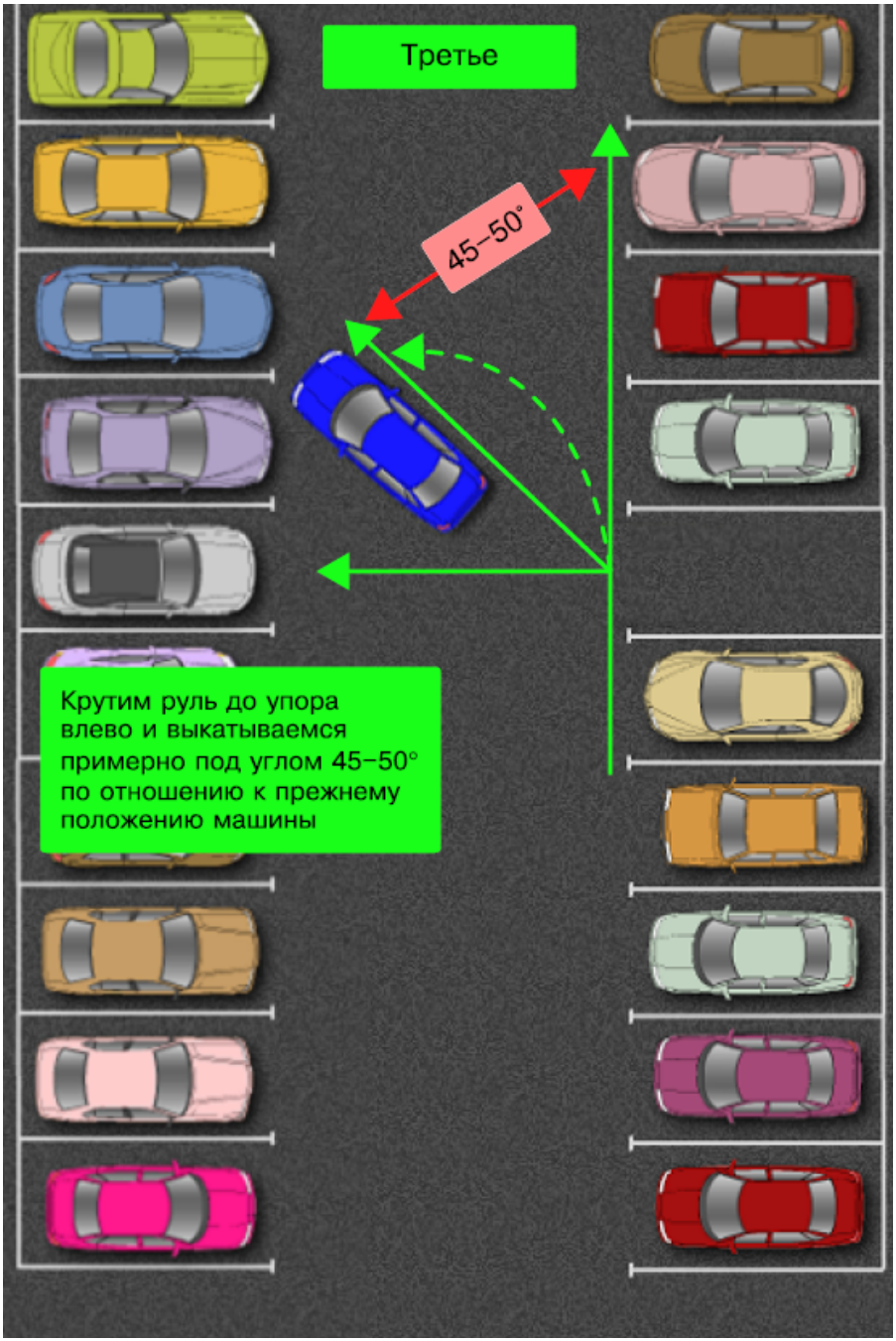
Ну как, все понятно в таких объяснениях? Или возникает много вопросов? Убежден, что сейчас меня поняли лишь десять процентов слушателей, хотя объяснения достаточно понятные, без лишних слов и воды.

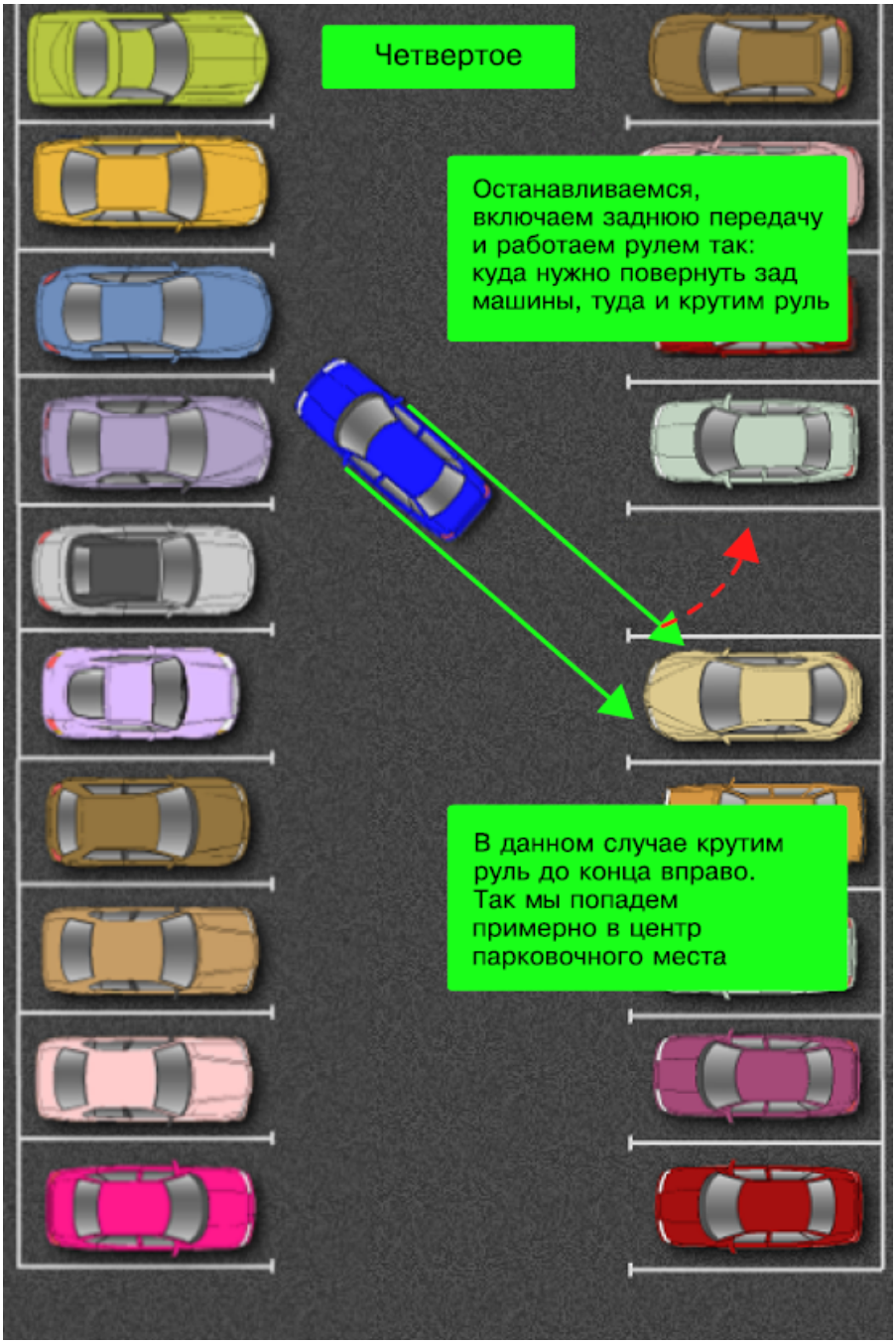


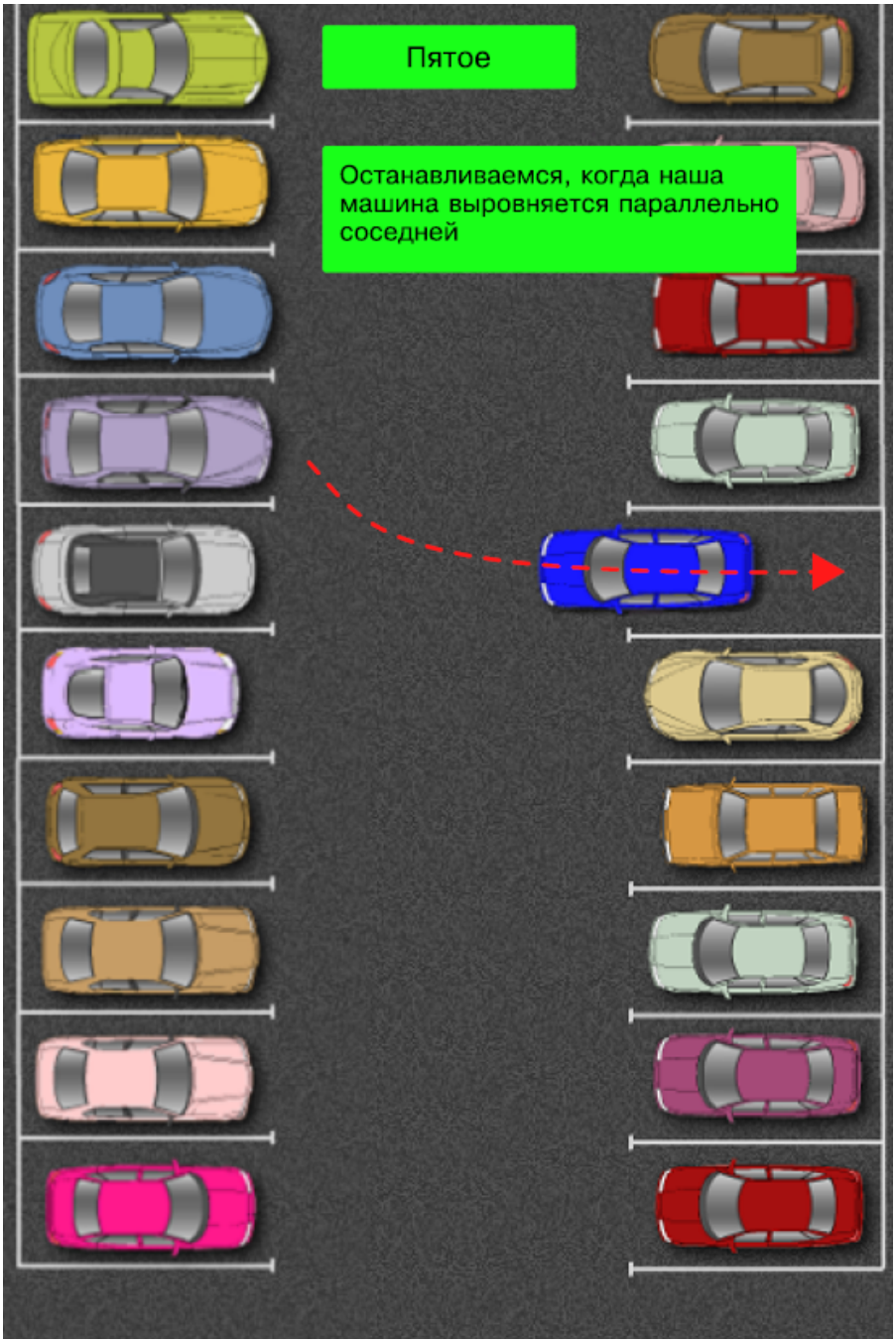

А вот **объяснение 2** этого же способа парковки. «Для осуществления парковки данным способом нужно, чтобы расстояние между рядами машин было не менее 5 метров. Приезжаем на парковку, видим свободное место. Алгоритм дальнейших действий указан на рисунках».

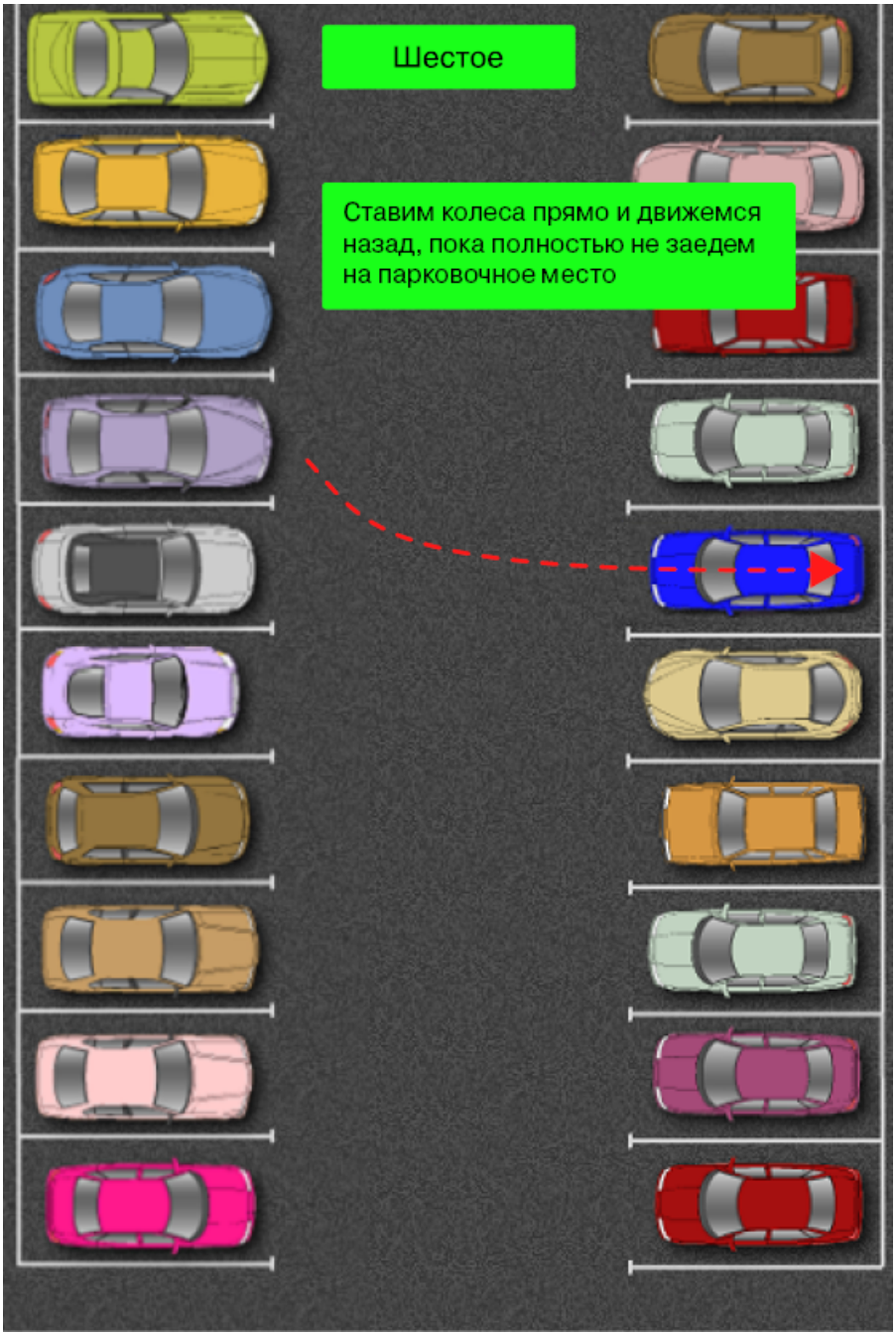

Первое
Прижимаемся к парковочному месту, 50–80 см. Выравниваемся под углом 90°
90°


Второе
Останавливаемся так, чтобы середина нашего автомобиля смотрела четко в середину парковочного места


Третье
45–50°
Крутим руль до упора влево и выкатываемся примерно под углом 45–50° по отношению к прежнему положению машины


Четвертое
Останавливаемся, включаем заднюю передачу и работаем рулем так: куда нужно повернуть зад машины, туда и крутим руль
В данном случае крутим руль до конца вправо. Так мы попадем примерно в центр парковочного места


Пятое
Останавливаемся, когда наша машина выровняется параллельно соседней




Что скажете теперь? Получили ответы на основные вопросы, которые возникли у вас при первом объяснении? Способ парковки стал более понятен? Уверен, что да.

Что изменилось? После объяснения 1 вы узнали информацию, но для вашего мозга это был всего лишь набор слов. А вот после объяснения 2 вы уже **начали понимать**, о чем

именно говорится, что значит поставить середину нашего автомобиля в середину парковочного места, сделать выкат под углом 45 градусов и как это выглядит и т. д. Так работают визуальное подкрепление информации и наглядные примеры при изучении теории для ее понимания.

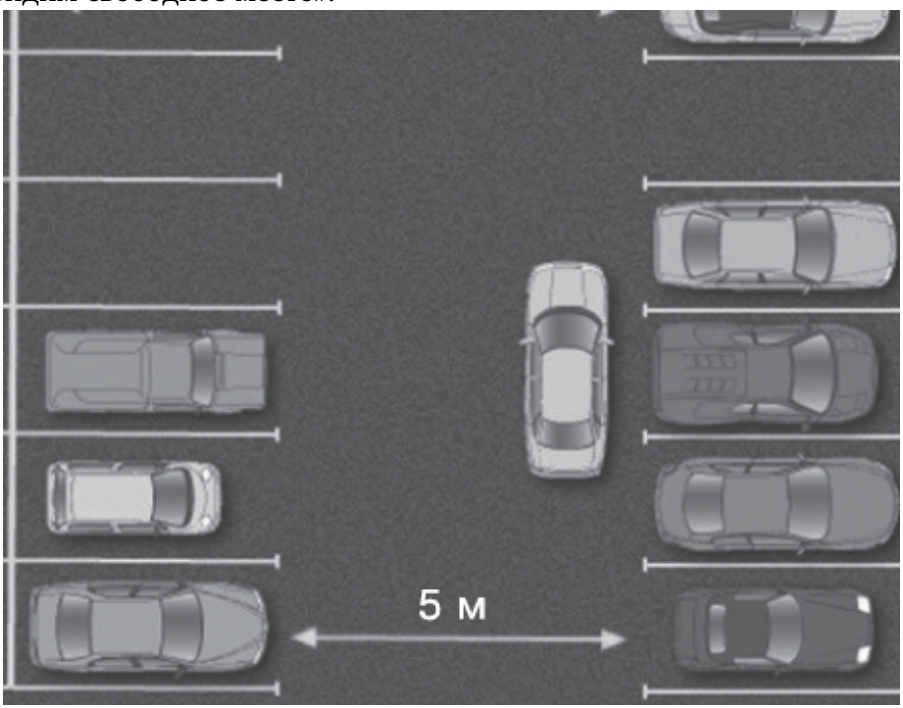
Теперь вопрос: после объяснения 2 стало ли вам все понятно? Готовы теперь применить данный способ парковки на практике? Обычно все ученики отвечают «да», что после картинок все стало на свои места. Но так ли это на самом деле? Действительно ли вы поняли тему до конца? Именно на этом отрезке обучения практически все ученики бегут в автомобиль, чтобы повторить на первый взгляд понятный метод парковки.

Вынужден вас разочаровать, друзья, на самом деле нет, как показывает практика, у ученика на данном этапе обучения, возможно, что-то и получится, но совсем не то, что хотелось бы. Мы даже можем представить, что новичок уже владеет автомобилем технически, то есть умеет трогаться, работать рулем, чувствует габариты. Но он все равно не сможет припарковаться как на картинке. Ведь если попросить его сделать десять повторений в разных местах, то, как показывает практика, он не сумеет применить почти ничего из того, что якобы понял на картинках и примерах. Почему так получается? Вспоминаем тезис, к которому мы пришли немного ранее: **знать и понимать — не значит сделать**.

Ну а мы сейчас вернемся к нашему примеру и попробуем изучить его более глубоко и таким образом определить: а действительно ли вам все понятно и вы готовы применить знания на практике? Будем задавать себе наши уже любимые вопросы: как, зачем и почему.

## Разбираемся в вопросах на примере парковки под углом 45 градусов

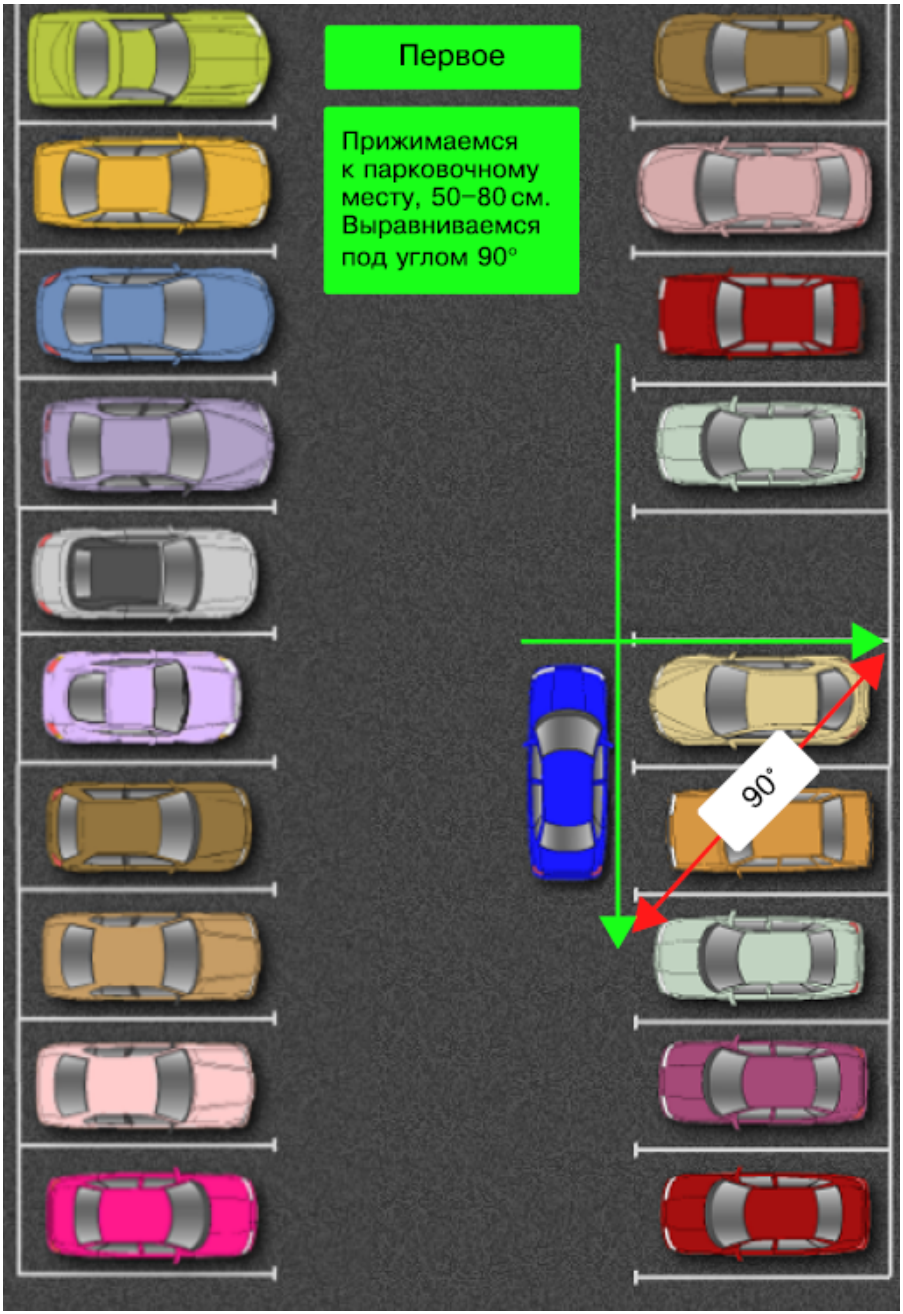
Перечитываем начало объяснений: «Для осуществления парковки данным способом нужно, чтобы расстояние между рядами машин было не менее 5 метров. Приезжаем на парковку, видим свободное место».




Вроде бы по картинке понятно, между чем должны быть эти 5 метров, да? Но если начать разбираться, понадобится ответить себе на вопросы: а как определить, действительно ли расстояние составляет 5 метров? Сколько это для моих глаз и восприятия? Ответ у вас будет примерно таким: «Откуда же я знаю?» Все верно, так и должно быть. Откуда вам знать ответы на эти вопросы, если вы с этим никогда не сталкивались. Плюс глазомер у всех разный. И как быть? Ведь вам нужно это как-то определить. Значит, здесь мы берем паузу и начинаем изучать вопрос «Как определить 5 метров?». Если этого не сделать, идти дальше нет смысла, ведь все ориентиры завязаны на парковках. Способов разобраться в этом вопросе достаточно, в наше время найти можно все что угодно. Я, например, с ходу могу дать ориентир: 5 метров — это длина среднего легкового автомобиля. А еще можно взять рулетку. Было бы, как говорится, желание. Итак, неважно, каким образом и где, но вы узнали, что примерно такое 5 метров

и как это выглядит для ваших глаз. Сделайте пометку себе в блокнот и продолжайте изучать этот способ парковки.

Смотрим на следующую картинку. Все понятно или опять есть за что зацепиться?




Делаем паузу и задаем себе вопросы.

• А 50–80 сантиметров — это для меня сколько? Как это выглядит?

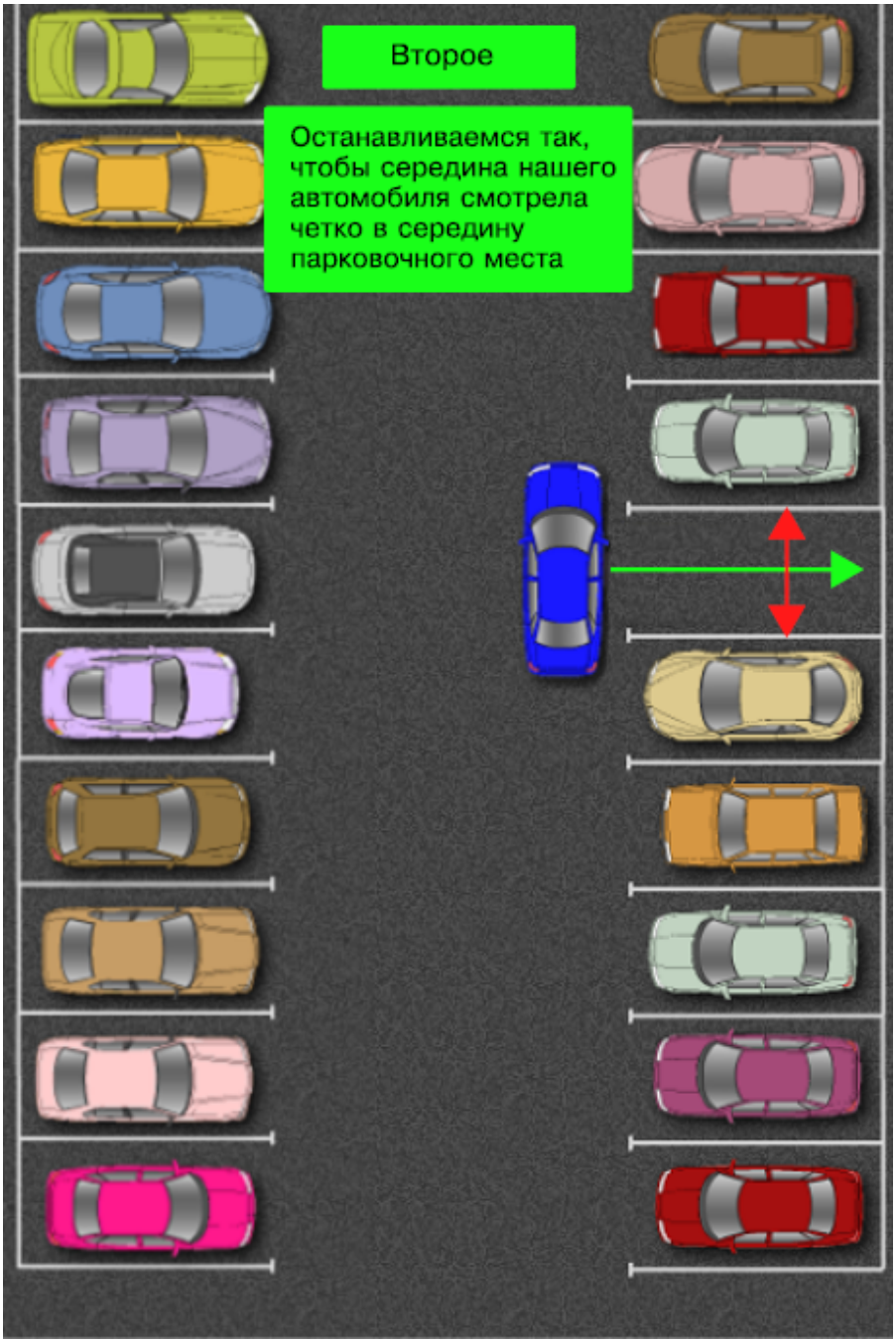
• А как я буду их измерять? От себя или от борта машины?

• Понимаю ли я, что значит 90 градусов?

• 90 градусов — это отношение чего к чему?

Видите, сколько всплывает вопросов? И если вы не будете знать на них ответы, то на этом этапе парковки все испортите и в конечном счете не припаркуетесь как надо.

Смотрим на следующий ориентир.



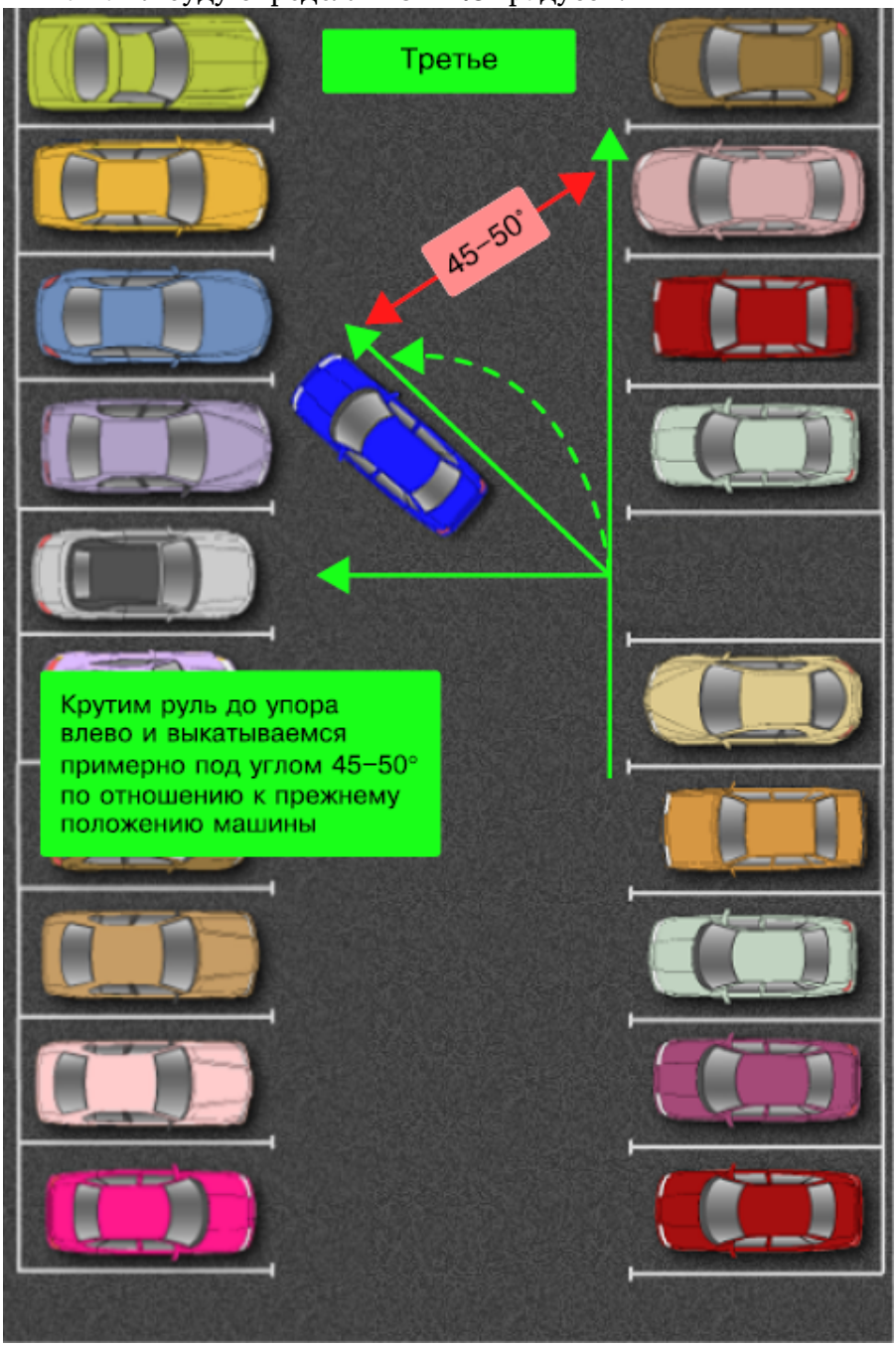

Придется выйти из автомобиля и пару раз посмотреть снаружи, где находится середина автомобиля, если смотреть с водительского места.

Имеется в виду середина между машинами или между линиями разметки? Здесь тоже нужно сделать акцент, так как на практике новички постоянно в этом путаются.

Смотрим на третью картинку и спрашиваем себя:

• понимаю ли я, что такое 45 градусов;

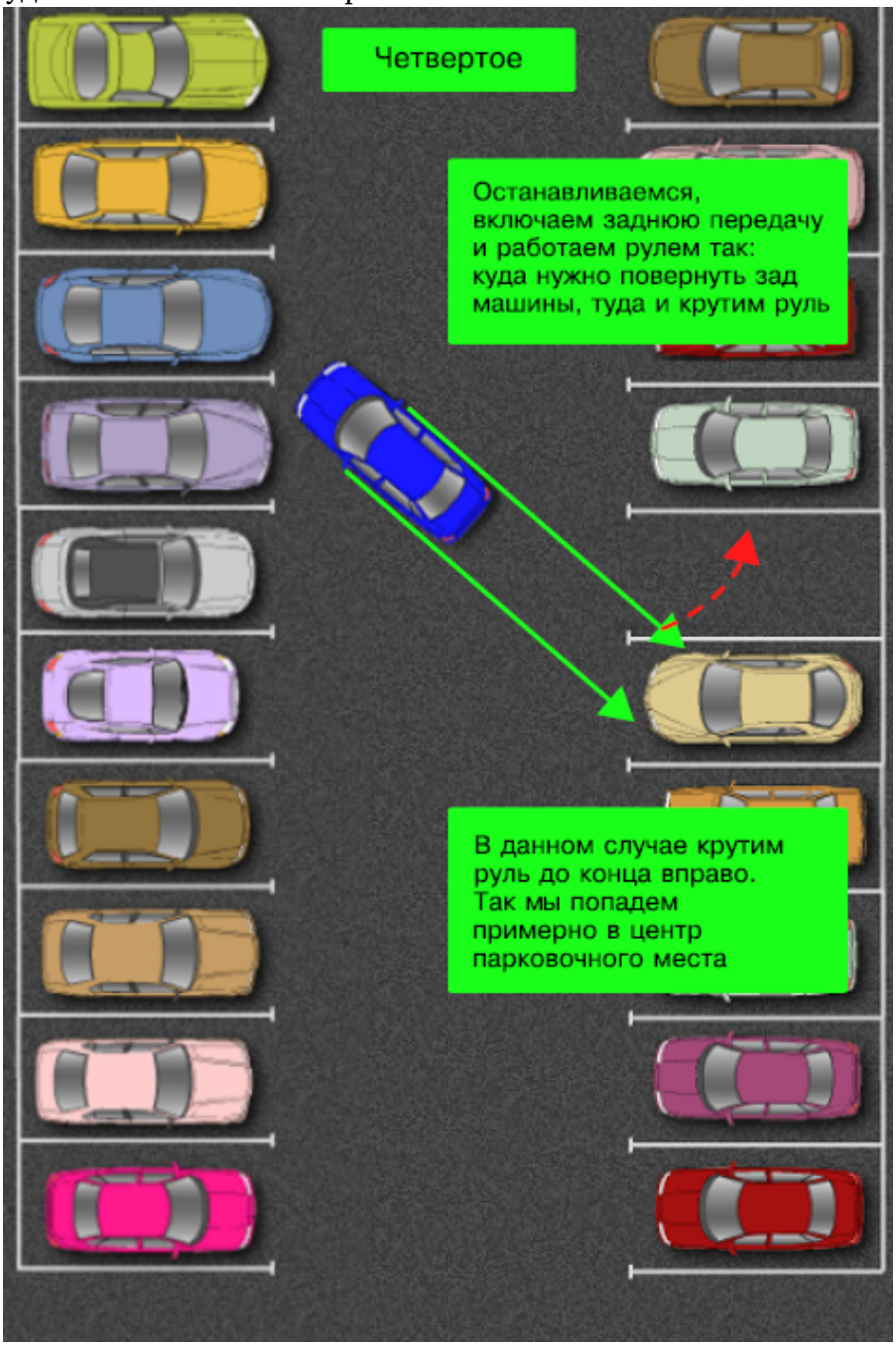
• а как я буду определять эти 45 градусов?


Третье
45–50°
Крутим руль до упора влево и выкатываемся примерно под углом 45–50° по отношению к прежнему положению машины

Смотрим четвертую схему.

Так, а что это за правило — «куда нужно повернуть зад машины, туда и крутим руль»? Если вы об этом слышите впервые,

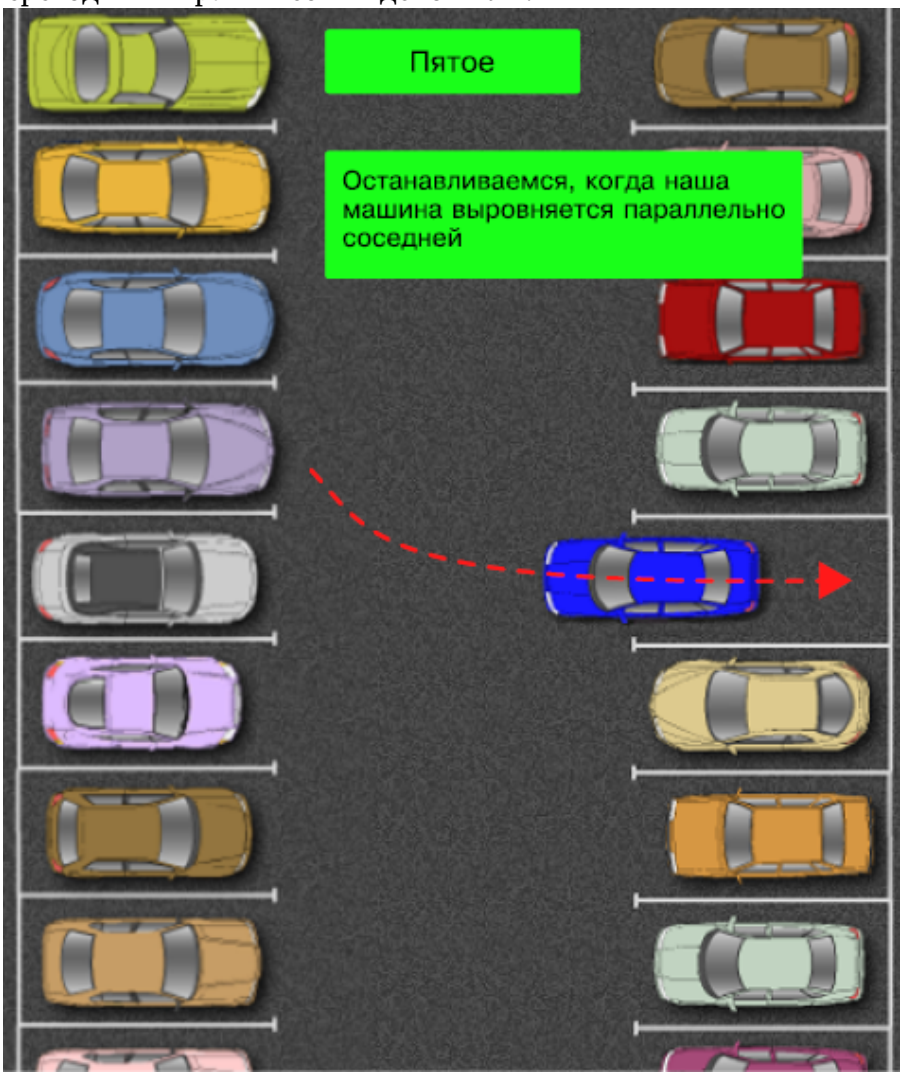
то прежде, чем дальше изучать данный способ парковки, нужно усвоить этот момент. В противном случае на практике вы не поймете, в какую сторону и как именно работать рулем. То есть будете помнить только картинки.


Четвертое
Останавливаемся, включаем заднюю передачу и работаем рулем так: куда нужно повернуть зад машины, туда и крутим руль
В данном случае крутим руль до конца вправо. Так мы попадем примерно в центр парковочного места

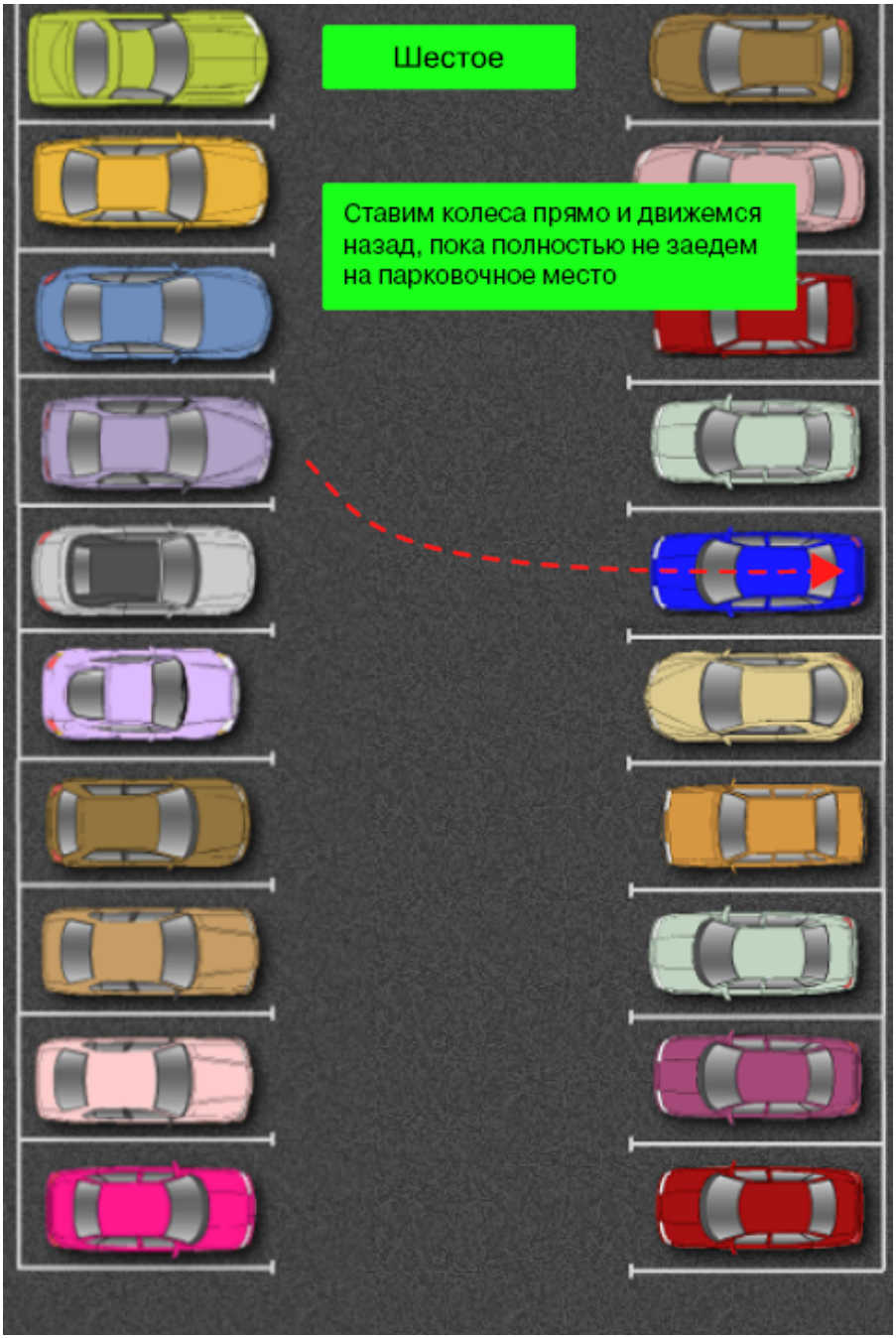
Пятая схема. Какие тут могут возникнуть вопросы?

• Понимаю ли я, что значит «параллельно»?

• Умею ли я определять по рулю, когда колеса стоят прямо? Ну правда, ведь у руля несколько оборотов на 360˚. Сколько нужно их сделать, чтобы колеса были прямо, если до этого они находились в положении до конца влево? Если вы еще не умеете это определять, то и здесь зависнете и, скорее всего, испортите результаты парковки, так как все ученики поначалу путаются с колесами. Получается, нужно изучить и этот вопрос, прежде чем переходить к практическим действиям.




Смотрим шестое.




Как вы поймете, что автомобиль полностью выровнялся по отношению к соседям? А если у вас с ними разные габариты автомобилей, например длина? Как вы будете это определять?

Ну и так далее, друзья, я думаю, вы поняли суть. То есть, изучая тему, мы периодически делаем паузы и задаем себе уже привычные вопросы — как, зачем и почему. Повторюсь, что на

некоторые из них вы не поймете ответы до конца, пока не начнете применять то, что изучаете, на практике. Но в любом случае чем больше ответов вы найдете сейчас в теории, тем легче вам будет применить знания на практике.

## Итоги главы

Наверное, сейчас вашу голову снова посетила мысль о том, что все непросто. Да, я об этом говорил уже неоднократно, но по-другому никак: если не пытаться разбираться в вопросах, а просто запоминать ориентиры (как в случае с парковкой), то на практике у вас снова и снова будет возникать все то же досадное ощущение: «Да что же такое, теорию знаю, но на практике ничего не получается!» Я эту картину на своих практических занятиях наблюдаю очень часто, поверьте. Если бы все было так просто, я бы не тратил столько времени на написание данной книги.

Итак, в этой главе я показал вам немало примеров того, как именно нужно разбирать темы и спорные вопросы. Думаю, теперь вы поняли, что значит более глубокое изучение. Далее мы с вами поговорим о практике, а именно о ряде правил, которые нужно соблюдать, чтобы применять теорию в деле.

А сейчас пришло время для усвоения информации, полученной в этой главе. По-прежнему рекомендую записывать выводы и выжимку в блокнот, который, я надеюсь, вы ведете с самого начала чтения книги. Кроме того, не забывайте про своевременный отдых и повторение информации.

# Глава 6. Психология ученика

# Что мешает применять теорию на практике с точки зрения психологии

*Скажи мне — и я забуду, покажи мне — и я запомню, дай мне сделать — и я пойму.*

*Конфуций*

Ну что же, мы досконально разобрались в двух основных причинах, по которым у новичков не получается применить теорию на практике. Теперь вам известно, как нужно изучать теорию, чтобы ею владеть. Вы знаете, как нужно разбираться в вопросах и отдельных темах, чтобы их понимать. Теперь нам осталось поговорить о применении этой теории на практике.

Напомню проблему: ученики часто имеют сложности в вождении, даже если досконально понимают тему. Если такое происходит *в самом начале* обучения, это более или менее понятно. Ведь ученик сначала учится управлять самим автомобилем, потом у него вырабатываются психология водителя, навыки, водительские привычки и т. д. Но сейчас мы не об этом. Нам больше интересно, почему человек не может применить теорию на практике, *не будучи новичком*, тогда, когда он уже получил первоначальные навыки или даже полностью самостоятельно водит автомобиль с правами в кармане. И ведь в спокойной обстановке, по моим наблюдениям, ученик все знает и правильно объясняет, и по нему видно, что он действительно понимает, о чем говорит. Однако в момент выполнения самого упражнения в реальных условиях он зачастую делает совсем не то, что хотел, и не так, как говорил. И, как мы уже обсудили ранее, происходит это по двум причинам: либо в момент управления автомобилем он *думает не о том, о чем нужно*, тем самым *неправильно распределяя свое внимание*, либо он *вообще не думает* — его этой возможности лишает *психологический фактор*. Другими словами, это когда у человека нестабильное психологическое состояние, стресс или паника. И в первом, и во втором случае все его знания в эти моменты уходят в голове на второй план.

# Что происходит с вниманием ученика в момент управления автомобилем

Проблема новичка в том, что при управлении автомобилем в реальных условиях ему катастрофически не хватает внимания. Например, если он переключает передачи, то в этот момент не видит, как замигал зеленый сигнал светофора. А если он будет думать, что делать, когда мигает зеленый сигнал светофора, то не увидит, как человек подходит к пешеходному переходу прямо у него на пути. И так практически в любой профессии. Например, если начинающий гитарист играет перебором правой рукой, то левая в этот момент не может переставлять аккорды, она бездействует. Либо, наоборот, пока он переставляет аккорд одной рукой, вторая в этот момент перестает играть перебором. То есть новичок поначалу не может делать одновременно несколько вещей, у него еще нет и не может быть автоматических движений, это нарабатывается со временем. И так на первых порах у всех, это нормально и совершенно закономерно.

Интересный момент. Сначала ученику не хватает внимания потому, что оно уходит на переключение передач, работу педалями, указателями поворотников, стеклоомывателем и другими механизмами машины. Поэтому на первых занятиях он ничего не видит и не слышит. Потом, когда вырабатываются первоначальные автоматические навыки управления автомобилем, у обучаемого освобождается часть внимания, тем не менее он все равно многого на дороге не видит и не успевает за всем следить. А вот тут причиной уже является неправильное распределение внимания. То есть новичок не замечает какой-то дорожной обстановки не потому, что был занят управлением (ведь это уже происходит на полуавтомате), а потому, что в принципе не смотрит туда, куда надо. Получается, поначалу при обучении вождению внимания реально не хватает, а потом, когда оно появляется, распределяется не туда, куда нужно.

Практически каждый начинающий водитель, понимая суть проблемы, задается вопросом: как же стать более внимательным? На это я обычно отвечаю: «Поверьте, внимания, которое вы получили от природы, вам хватает, главное — правильно его распределять». Многие здесь возражают, мол, «нет, я реально не вижу знаков и другой дорожной обстановки из-за того, что у меня мало внимания по сравнению с другими водителями. Я ничего не успеваю». Чтобы развеять это заблуждение и доказать ученику, что это не так, мне, как правило, требуется всего лишь

ползанятия. Что я для этого делаю?

## Оказывается, внимания хватает

Во время занятия я периодически задаю ученику примерно такие вопросы: «Видишь ли ты сейчас красный сигнал светофора? Видишь ли пешеходный переход? Видишь знак “Уступить дорогу”?» И так далее. На что ученик практически всегда реагирует примерно так: «Где?! Какой светофор, где пешеходный переход?!» То есть он действительно не видит эти объекты на дороге. Но понимает, что если инструктор спросил о светофоре, значит, он где-то есть. Соответственно, данная мысль заставляет ученика его искать, и в какой-то момент он начинает его видеть. А после этого, как правило, восклицает: «Это вон тот светофор? Так далеко?» На это я отвечаю: «Да, именно тот». А если обучаемый так и не видит искомый объект, тогда я уже показываю на него пальцем. Но так или иначе после подобных вопросов ученик начинает видеть то, что до этого не замечал. Почему? У него каким-то волшебным образом появилось дополнительное внимание? Нет, друзья, просто с помощью моих наводящих и намекающих вопросов он начал правильно распределять свое внимание. А именно, смотреть вдаль, по сторонам, в зеркала, а не просто на тот автомобиль, который едет перед ним. А туда, кстати, практически все ученики смотрят по умолчанию.

Так что внимания в процессе вождения будет хватать и вам, главное — направлять его в нужное русло. Именно таким образом я учу своих подопечных распределять внимание правильно. Далее я хочу привести вам один интересный пример, в котором многие увидят себя.

# Пример «Ученик в ожидании зеленого сигнала светофора»

Представьте ситуацию. Вы совсем начинающий водитель, еще толком не научились управлять машиной, что говорить о применении теории на практике. У вас первые поездки по городу на автомобиле с механической коробкой переключения передач. Вы стоите на красном сигнале светофора в ожидании зеленого. О чем думает ученик в этот момент? По своему опыту работы скажу: «Блин, я стою первым на перекрестке! На меня все смотрят, а если двигатель заглохнет при начале движения? Тогда я буду всем мешать! На меня все будут ругаться! Значит, мне нужно все делать быстро. А вдруг машина покатится назад при трогании с места? А потом ведь надо будет переключать передачи. А если уже будет красный и я ничего не успею сделать? Боюсь переборщить с газом при трогании. А этот куда лезет под мою машину, что мне с ним делать?»

И тут мысли ученика прерывает громкое «би-би» от позади стоящих автомобилей, потому что уже секунд пять горит зеленый сигнал светофора, а новичок стоит и непонятно о чем думает. Что происходит потом? Дальше он, соответственно, начинает все делать быстро, так как понимает, что всех задерживает. Но быстро тронуться не получается, двигатель в автомобиле глохнет, он в паник: «Я так и знал!» Позади начинают еще больше сигналить, так как виновник торжества продолжает стоять на зеленый. Ученик торопится, и опять глохнет двигатель — а-а-а-а-а-а!.. Ему уже хочется плакать и кричать «караул!». В результате все занятие проходит примерно в таком духе, и потом ученику стыдно перед всеми, перед кем только можно, и думает он: «Наверное, это не мое, мне не дано» и т. д.

Уверен, что описанная сейчас ситуация многим знакома. Ведь она случается практически с любым новичком, независимо от того, есть у него водительское удостоверение или еще нет. Давайте проанализируем, что происходило? Но сначала добавлю, что перед возникновением описанной ситуации мы с этим учеником ездили по автодрому около часа и примерно пятьдесят раз повторили трогание с места, из которых он заглох всего один раз. Ученик рассказывал мне о принципе работы сцепления практически слово в слово так, как я говорил в своем видеоролике, то есть он точно понимал, о чем говорил. Но помогло ли это ему на практике в реальных городских условиях? Как видим, нет. Так почему же новичок терялся и не мог даже

тронуться с места?

## Распределяй внимание правильно

А все потому, что он направлял свое внимание не в то русло, то есть думал не о том, о чем нужно, неправильно расставлял приоритеты. В момент ожидания зеленого сигнала светофора первая задача — тронуться с места. Поэтому первое, о чем ему реально нужно было думать, — это «Как я сейчас буду работать педалью сцепления? А когда загорится зеленый, мне нужно заставить левую ногу не бросить сцепление, чтобы не заглох двигатель. И главное — не начать торопиться. А что меня ждет за перекрестком? Какая там обстановка?» И надо было смотреть на светофор, чтобы не проворонить момент, когда загорится зеленый сигнал. Вот *эти* мысли должны были быть для ученика в приоритете в тот момент, но никак не другие. То есть думать нужно о том, что предстоит делать сейчас, и на шаг вперед. Не делать, а потом думать, как, в общем-то, и получается у большинства учеников, а наоборот. Например, ждете момента трогания с места на механике — думайте в этот момент о трогании. После того как тронулись, дальше идет переключение передач, соответственно, вспоминайте теорию (которая уже должна быть в голове) правильного переключения передач, думайте об этом, потом их переключайте и т. д.

Понятно, что в момент управления автомобилем нам приходится уделять внимание многим вещам одновременно, даже если мы этого не хотим, — такова дорожная ситуация. Тем не менее посторонних мыслей, не связанных с тем, что вы сейчас хотите сделать или делаете, быть не должно. Не позволяйте им лезть вам в голову.

На основании вышеизложенного можно вывести правило: **в момент управления автомобилем распределяйте внимание правильно, верно расставляйте приоритеты**.

Как вы уже поняли, для этого нужно максимально сосредоточиться на вождении и на своих действиях. И прежде, чем выполнить какой-то маневр, сначала вспоминаем, как это делается, в теории, а уже потом заставляем свои конечности совершать нужные движения. Причем именно заставляем, в принудительном порядке. Повторюсь: поначалу у рук и ног нет автоматических движений, они даже не дружат между собой, соответственно, чтобы они не делали все хаотично, нужно ими управлять — принудительно, из головы.

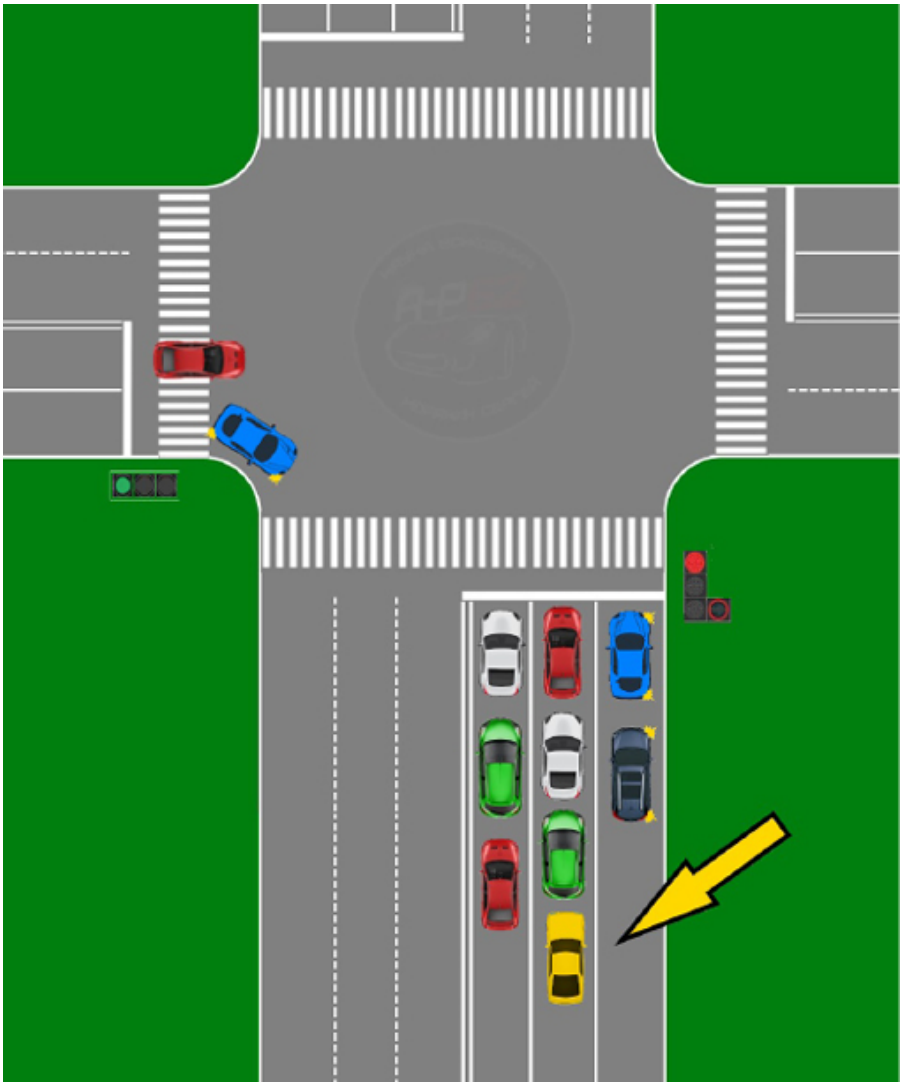
А чтобы воплотить это в реальность, вам поможет следующее правило.

## Проговаривай свои движения и предстоящие действия

Друзья, речь нам дана не только для общения и коммуникации, но и для мышления. Когда мы думаем о крокодиле, то в этот момент не можем думать о бегемоте. Ровно как и наоборот. К чему я веду и в чем заключается следующий совет?

Во время управления автомобилем проговаривайте все свои настоящие и, самое главное, предстоящие действия. Проговаривая что-то, мы об этом думаем. Соответственно, тем самым не оставляем в голове места для других, ненужных нам на данный момент мыслей. То есть, проговаривая, вы всегда будете распределять свои мысли и внимание туда, куда нужно. Это очень здорово работает на практике, проверено не одной сотней учеников. Так что тоже берите на вооружение и пробуйте.

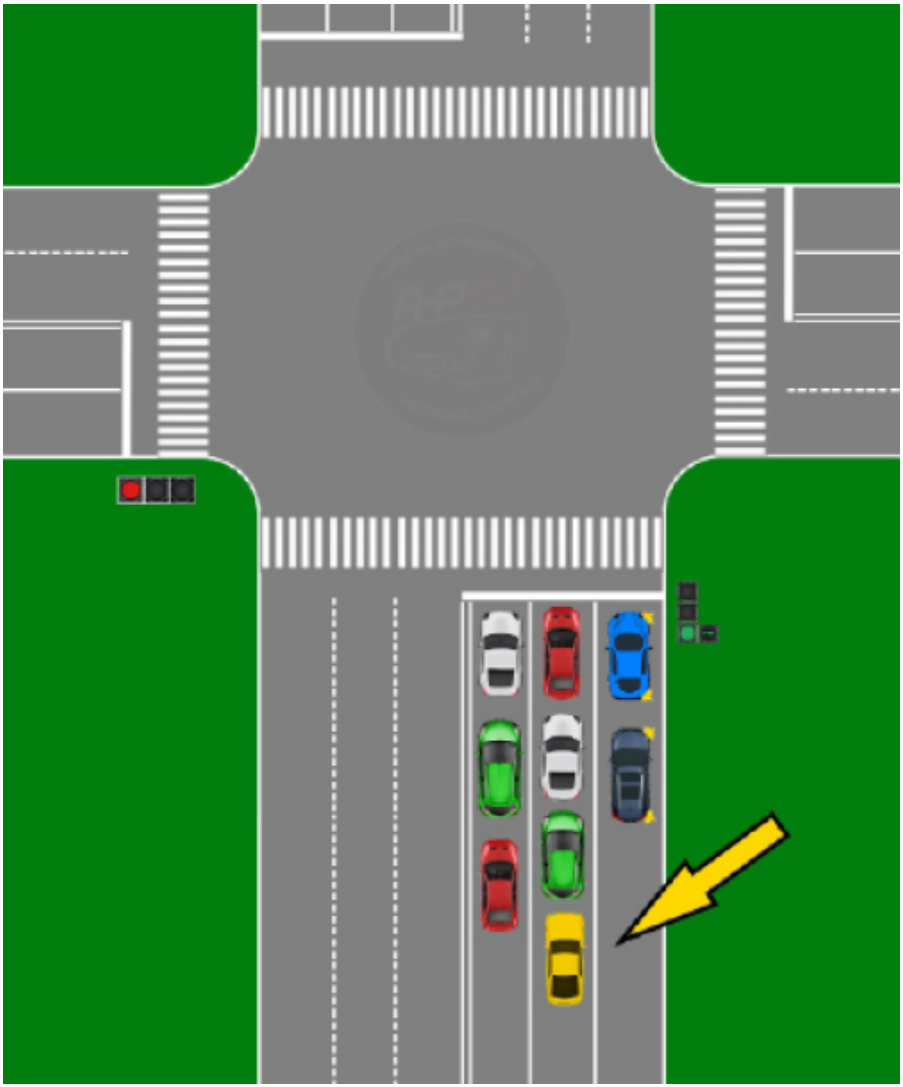
Приведу пример, как надо проговаривать свои действия и о чем думать во время управления. Речь будет от лица ученика. Итак, начинающий водитель совершает одну из своих первых самостоятельных поездок на автомобиле с механической коробкой переключения передач на трехполосной дороге в средней полосе.



Остановился на красный сигнал светофора, перед ним три машины.

*«Так, вижу красный, пока на нейтралку ставлю, отпускаю сцепление, тормоз держу. Я еду прямо. Что меня ждет за перекрестком? Там все нормально, пробки нет, препятствий нет, соответственно, после проезда перекрестка ничего делать пока не нужно. Не отвлекаюсь, периодически смотрю на свой светофор, чтобы не проспать зеленый».*

Загорается зеленый сигнал светофора.



*«Так, зеленый, значит, сейчас все, кто стоит передо мной, поедут. Тогда я сразу выжимаю сцепление, включаю передачу и потихонечку начинаю его подводить. Не тороплюсь, а то заглохну, как на предыдущем перекрестке. Не забываю делать задержку на сцеплении, ни на кого не обращаю внимания, при трогании контролирую левую ногу. Все, тронулся, газу, сцепление и на вторую. Так, куда мне ехать дальше?*

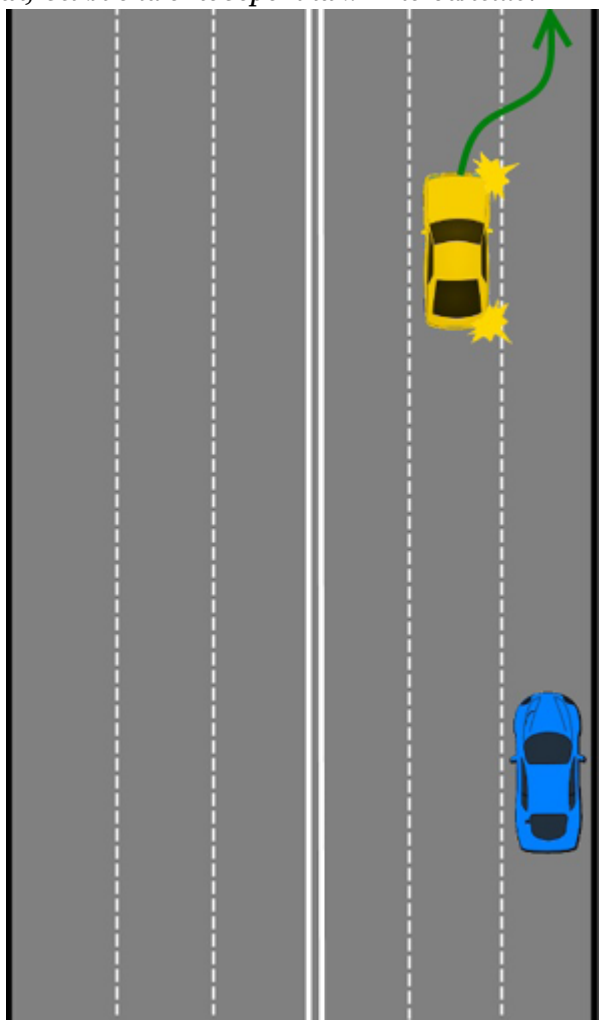
*Смотрю на навигатор, ага, мне нужно прямо. Есть ли знаки движения по полосам? Что меня ждет через сто метров? Знаков и разметки не вижу, значит, с моей полосы можно двигаться прямо, поэтому не перестраиваюсь. Какой сигнал светофора передо мной, не замигал ли он? Пока горит зеленый, еду».*

Проехал перекресток в прямом направлении.

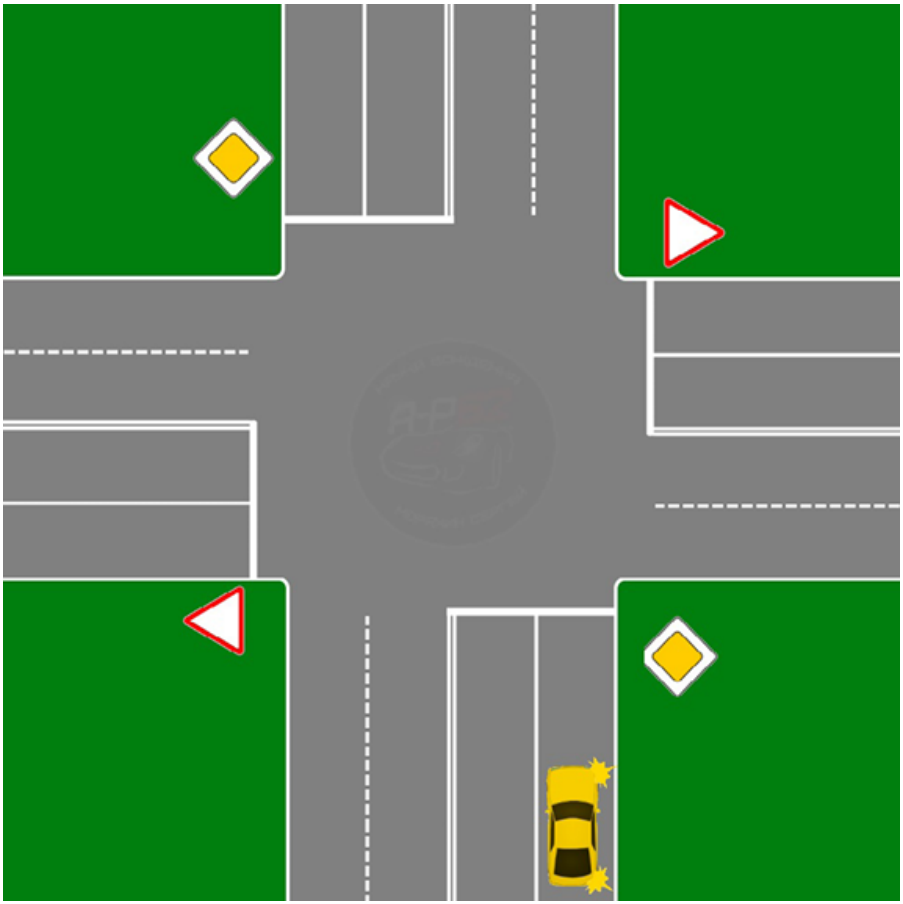
*«Так, куда дальше ехать? Смотрю на навигатор. Он говорит:*

*направо через 300 метров. Значит, нужно занимать крайнее правое положение. Что мне нужно для перестроения? Вспоминаю алгоритм.*

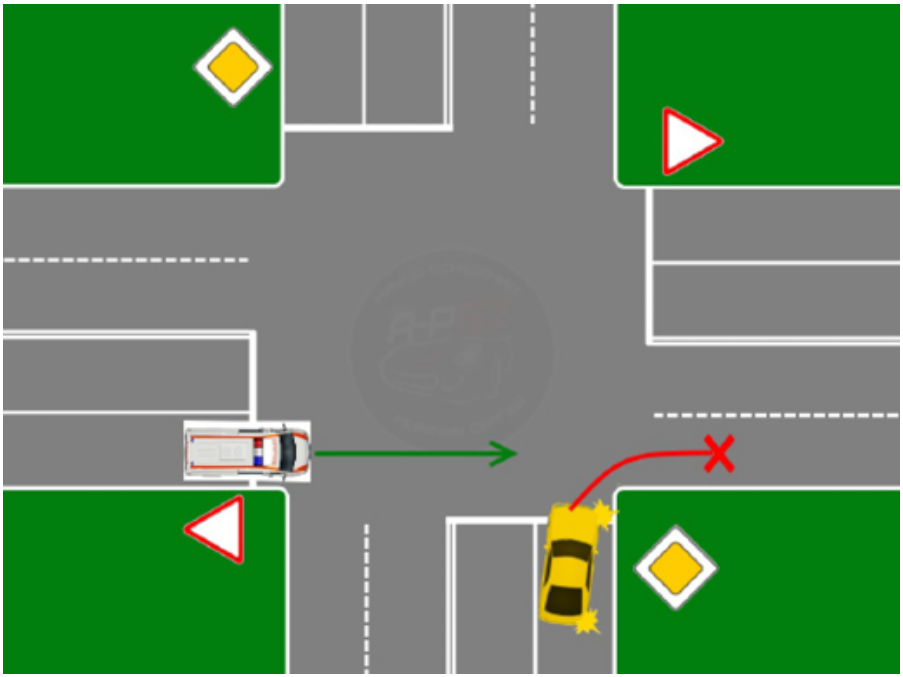
*Включаю правый поворотник, смотрю в зеркало, возвращаю взгляд на дорогу. Ничего не понял, руль пока не поворачиваю. Повторяю — смотрю в зеркало, сразу на дорогу, в зеркало, на дорогу. Все, понял, машина в зеркале далеко, никому не создаю помех, чуть газку и немного руль в сторону перестроения. Перестроился, выключаю поворотник. Что дальше?*



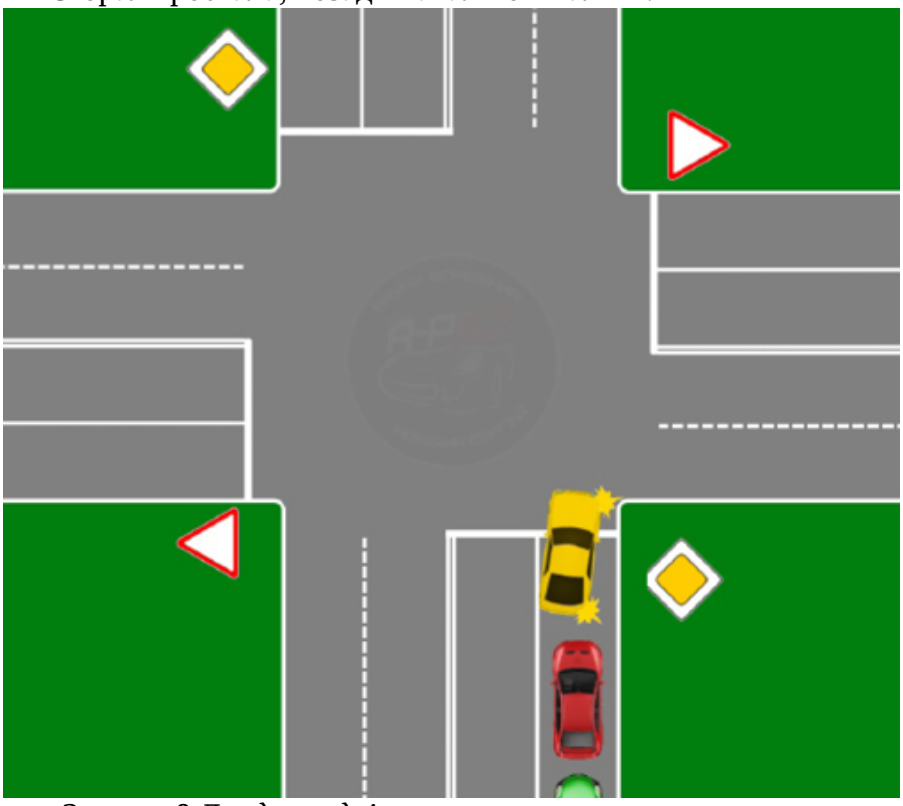
*Где мой поворот? Смотрю вдаль, вижу нерегулируемый перекресток, есть знак “Главная дорога”, значит, при повороте никого пропускать не обязан, кроме пешеходов. Торможу, выжимаю сцепление, включаю вторую передачу, смотрю на спидометр, чтобы скорость была примерно 20 км/ч.*



*Смотрю по сторонам на всякий случай. Так, вижу, слева летит скорая помощь с мигалками! Что делать?! Торможу. Останавливаюсь».*



Скорая проехала, позади начали сигналить.



*«Это мне? Да еду я, еду!»*

Поторопился и бросил сцепление. Двигатель заглох. Машина

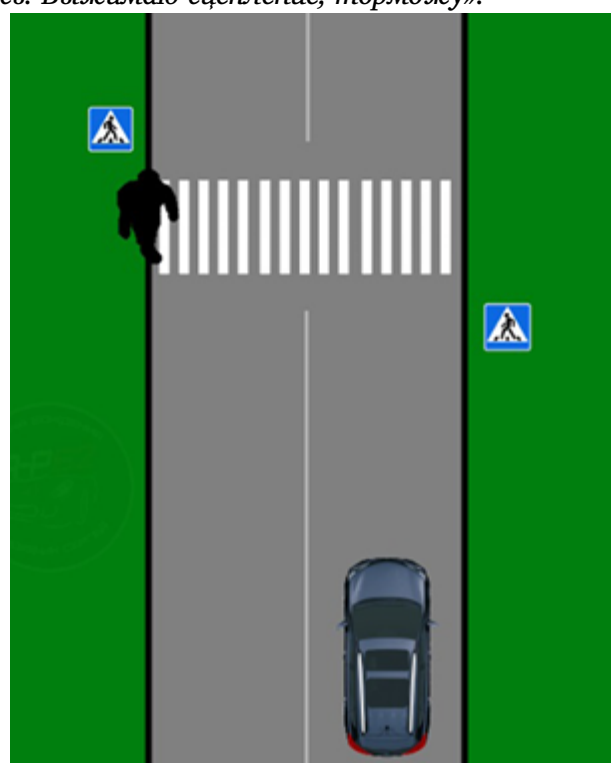
дернулась.

*«Так, спокойно! Что произошло?»*

Позади снова сигналят.

*«Спокойно, главное — не торопиться! Глубокий вдох — медленный выдох. Не обращаю ни на кого внимания. Так, что мне нужно сделать? Завести двигатель. Завожу. Дальше проверяю передачу, “стоит” вторая, ага, значит, включаю первую. Дальше медленно-медленно поднимаю сцепление, иначе двигатель снова заглохнет. Помню слова из умной книжки: “Хочешь сделать быстро — сделай медленно”. Так, тронулся, чуть на газ, смотрю по сторонам. Блин! Забыл поворотник. Включаю правый поворотник и поворачиваю руль. Не тороплюсь, смотрю в сторону поворота, чтобы вписаться и понять, что меня там ждет. Есть, повернул. Так, отлично, молодец!*

*Что ждет дальше? Смотрю вперед. Куда мне двигаться? Смотрю на навигатор. Вижу пешеходный переход, смотрю на подходы слева и справа. Слева подходит пешеход. Не понимаю, успею проехать, не создавая ему помехи, или нет? Лучше остановлюсь. Выжимаю сцепление, торможу».*



Остановился, пропустил пешехода.

*«Так, трогаюсь, смотрю еще раз по сторонам, нет ли больше пешеходов, не бросаю сцепление. Сразу на вторую, смотрю вдаль, вижу красный уже. Снова торможу, сцепление, останавливаюсь».*

В общем, подобным образом ученик ведет себя, пока не доедет до точки назначения или точки отдыха. То есть он постоянно проговаривает свои текущие и будущие действия. Постоянно задает себе два главных для него вопроса.

• Куда я дальше еду, что мне сейчас делать?

• Что меня ждет через сто метров, там, куда намереваюсь двигаться?

Если он ошибается, то снова проговаривает все, что ему нужно делать, периодически успокаивая себя. И от того, что он правильно распределяет внимание, у него все, пусть и медленно, и с ошибками, получается. Ученик потихоньку едет по навигатору по совершенно незнакомой ему местности. И самое главное, от того, что он постоянно проговаривает свои действия, а также все время думает о том, что говорит, ему в голову не лезут ненужные мысли, страхи и заблуждения. Вот именно в этом и заключается правильное и приоритетное распределение внимания. Еще раз: о чем вы говорите, о том и думаете. Надеюсь, теперь стало более понятно, как нужно пользоваться этим правилом.

Друзья, применение этого совета очень эффективно на практике, уверяю вас. Так что пробуйте, пользуйтесь и, самое главное, не стесняйтесь этого делать. Можно проговаривать и про себя, но вслух, по моему мнению, немного эффективнее. И еще, проговаривать свои действия и дорожную ситуацию вы будете временно, не переживайте. Я советую это делать, пока не научитесь нормально ездить, ориентироваться на дороге и правильно реагировать на ту или иную дорожную обстановку. Потом в этом не будет никакой необходимости. Хотя я, откровенно говоря, сам пользуюсь этим правилом. Проговариваю моменты, когда нужно максимально сосредоточиться на чем-то, решить сложную задачу в какой-либо дорожной ситуации. Происходит это, как правило, на незнакомых участках дорог.

# Что заставляет ученика нервничать и бояться

Кто-то сейчас, наверное, может подумать: «И хорошо об этом всем говорить, когда ты сидишь не в автомобиле в момент самого управления, а в другом, более безопасном и спокойном месте. Когда позади никто не поджимает и не сигналит, не выкрикивает различные ругательства в твой адрес, когда ты косячишь. Когда ты никому не мешаешь и у тебя спокойное психологическое состояние». Ведь, когда мы не находимся в реальных условиях на дороге, мы спокойны и рассудительны, все знаем, понимаем, в голове все по полочкам. Поэтому возникает вопрос: а как же тогда сделать так, чтобы в момент управления автомобилем мы сохраняли это спокойствие? И вообще, что же нас заставляет так нервничать и волноваться в этот момент?

А заставляют нас так переживать и нервничать различного рода страхи, друзья. И их может быть много. Тогда можно спросить: а откуда они берутся, что их рождает? А вот это уже вопрос сложный, об этом у меня есть целая глава в первой книге и отдельный видеокурс. Поэтому тут не ответить коротко. И чтобы мне сейчас не повторять содержание своей первой книги, я скажу так. Очень многие страхи рождают определенные заблуждения ученика. Именно заблуждения и стереотипы являются причиной наших переживаний. И именно они часто становятся виновниками нашего нестабильного психоэмоционального состояния в момент управления автомобилем. Вот как раз об этом я хочу с вами дальше поговорить.

## Отказываемся от заблуждений

Убрать у себя определенные заблуждения, связанные с вождением автомобиля, очень важно, потому что в беспокойном психологическом состоянии вы не сможете полноценно применить теорию на практике, как бы вы хорошо ее ни знали и ни понимали. Но задача это непростая. Я думаю, вы уже это поняли из примеров, приведенных ранее. Пока человек находится в состоянии паники и стресса, его действия хаотичны, а движения — резкие и быстрые. Все это влечет кучу ошибок и только добавляет масла в уже и так разгоревшийся огонь. И определенные заблуждения, о которых мы сейчас будем говорить, отчасти влияют на состояние водителя, так как, повторюсь, именно они рождают страхи, мешающие нам сосредоточиться и успокоиться при управлении автомобилем.

А почему соблюдение этого совета — задача непростая? Потому что убрать эти заблуждения нелегко, ведь они закладываются уже на первых практических занятиях и укореняются в голове ученика. Это подтверждают случаи из практики, когда в определенной ситуации говоришь новичку, что это его сложившийся стереотип, заблуждение, но он начинает спорить и искать аргументы, что это не так. В общем, первое заблуждение, друзья, от которого нужно избавиться в обязательном порядке, — «Я помеха на дороге».

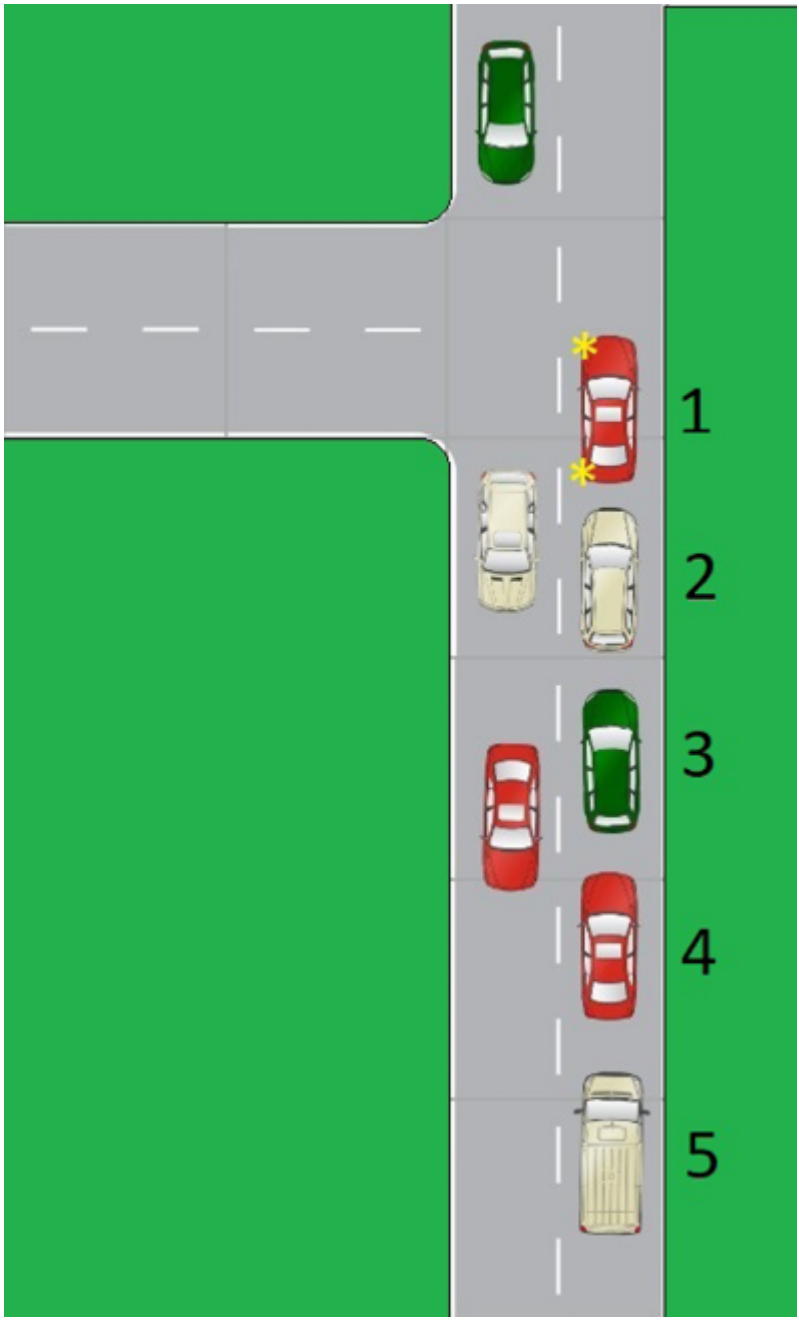
**«Я помеха на дороге»**

В процессе управления автомобилем ученику постоянно кажется, что он всем мешает и всех задерживает. Соответственно, он старается делать все быстрее. Что из этого получается? Новичок торопится, и в результате у него возникает куча технических ошибок. А от этого он начинает нервничать и торопиться еще больше. Если вы тоже думаете, что при управлении автомобилем всем мешаете, всех задерживаете, тогда и вы являетесь заложником заблуждения «Я помеха на дороге». И у меня к вам такой вопрос: а почему вы думаете, что мешаете на дороге именно вы? А может, это вам мешают все остальные? Вы едете, а они создают вам помеху, не дают проехать. Задумайтесь: когда вы выходите из дома и идете по тротуару, вы мешаете людям, которые идут вам навстречу? А спускаясь в метро, когда навстречу вам поднимается толпа людей, или оказавшись в толкучке в торговом центре в предновогоднюю суету, вы переживаете о том, что создаете всем помеху? А ведь вы действительно создаете помеху, так как во всех перечисленных

случаях находитесь на траектории движения других людей. И что теперь, закрыться дома и никуда не ходить? Мне кажется, во всех перечисленных случаях вы даже не задумываетесь об этом — просто расходитесь с людьми с разных сторон и все. А на дороге все то же самое и даже проще: у нас есть ПДД, нам не приходится думать, какими бортами расходиться, — движение правостороннее.

Рассмотрим рисунок с примером.

Первый автомобиль намеревается повернуть налево. По правилам дорожного движения он обязан пропустить встречный поток. Встречных автомобилей много, едут без конца. Соответственно, ему приходится стоять и ждать момента, когда будет возможность завершить маневр. Позади первого автомобиля собралась куча машин, так как объехать его возможности нет, в нашем направлении всего одна полоса.




Теперь возьмем две ситуации.

• Если новичка посадить за руль первого автомобиля, то он будет сильно нервничать и переживать за позади стоящих водителей. Это я утверждаю, исходя из большого опыта работы с новичками. Он будет убежден в том, что мешает и в данной ситуации является для всех помехой, так как уже почти собрал позади себя целую пробку. Кстати, многие начинающие водители

в подобной ситуации, чувствуя на себе вину, выключают левый поворотник и едут прямо, хотя им туда не надо. И все это потому, что они находятся под воздействием этого заблуждения — «Я помеха на дороге, я всем мешаю».

• А вот если в такой же ситуации посадить новичка в пятый автомобиль, то он, глядя на эту картину, но с другого ракурса, скажет, что все в порядке вещей. Что первый автомобиль все делает в рамках ПДД, пропускает встречный поток, потому и стоит, а соответственно, не может никому мешать. То есть он не будет считать, что первый автомобиль в данной ситуации ему мешает.

Понимаете разницу? Ученик находится в одной и той же ситуации, но с разных сторон. Если он стоит первым, то убежден, что всем мешает, а если он где-то в середине ожидающих машин, то для него все в порядке вещей, он спокойно ждет, когда первый автомобиль завершит маневр.

Этим примером я описал ситуацию, возникавшую на моих практических занятиях с учениками, то есть она не выдуманная. И самое интересное то, что так себя ведут практически все новички, если им не объяснять: их убежденность в том, что они всем мешают, — заблуждение. Ведь, поворачивая, мы всего лишь выполняем требования правил дорожного движения, то есть пропускаем встречный транспорт. Именно это и является причиной нашей остановки, то есть мы это делаем не по своему желанию.

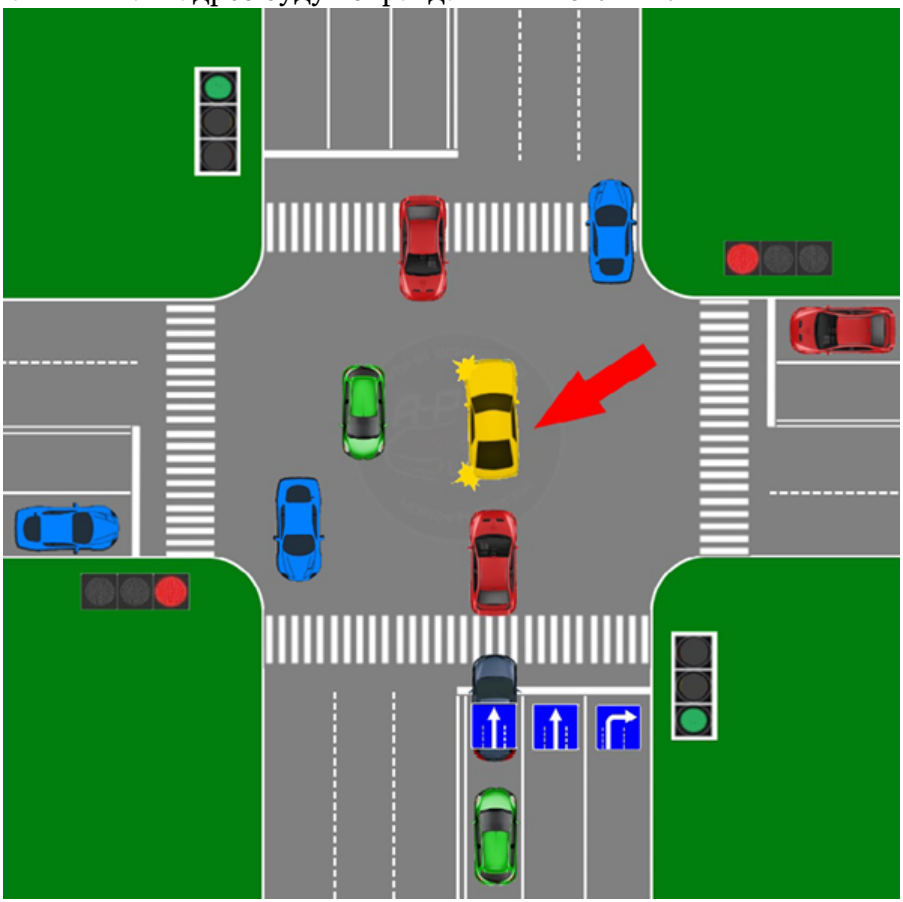
Так что, друзья, если при управлении автомобилем вы попадаете в подобную ситуацию, знайте: в таких случаях вы не можете кому-то мешать, вы всего лишь выполняете требования правил дорожного движения. И на дороге всегда получается так, что где-то вы ждете водителя, выполняющего какой-то маневр, а где-то будут ждать вас. И я думаю, вы это понимаете. И это должны понимать все участники дорожного движения. А если у кого-то такого понимания нет, то это не ваши проблемы.

Поэтому запомните: *при управлении автомобилем вы мешаете другим водителям ровно в такой же степени, в какой они мешают вам*. Вы такой же участник дорожного движения, у вас такие же права и вы так же руководствуетесь ПДД, которые едины для всех. Так что перестаньте тревожиться о том, что вы помеха на дороге.

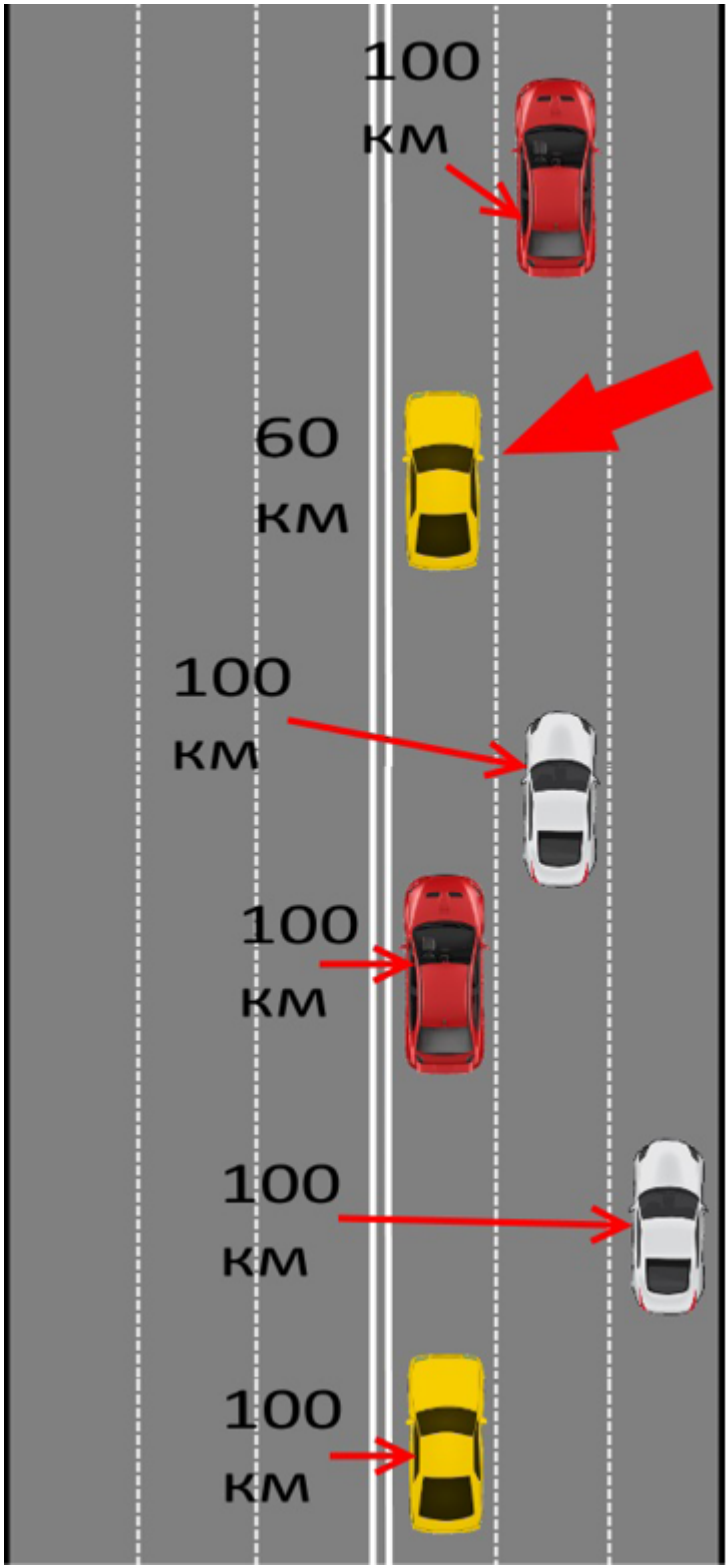
Еще раз подчеркну: когда я говорю «вы не мешаете никому на дороге», я имею в виду те моменты, когда с вашей стороны по отношению к другим участникам дорожного движения нет нарушений ПДД и ваши действия не противоречат здравому смыслу.

Например, если вы намереваетесь повернуть налево на

перекрестке в ситуации, когда это запрещено правилами, то вы действительно создаете всем помеху. Тогда сигналы от соседних машин в ваш адрес будут оправданны и понятны.



Или же когда вы движетесь по скоростной свободной дороге, типа МКАД или КАД, в крайней левой полосе со скоростью 60 км/ч, в то время как у остальных она около 100 км/ч.


100
км
60
км
100
км
100
км
100
км
100
км

Поэтому, друзья, будьте думающими водителями и рассматривайте любую ситуацию с разных точек зрения, чтобы понять, хорошо или плохо вы себя ведете по отношению к другим водителям.

**«Я в центре внимания»**

Еще одно заблуждение, о котором новички постоянно переживают, — «Я в центре внимания».

Ученик часто думает, что в процессе вождения на него все постоянно обращают внимание, смотрят, обсуждают, критикуют и смеются над ним. Здесь снова идет неправильное распределение внимания, так как мысли в голове новичка в этот момент совсем не те, которые нужны. И какой бы маневр или действие он ни совершал, обучаемый чувствует себя белой вороной, боится ошибиться и хочет всем угодить.

Что я на это могу сказать? Ответьте себе вот на такие вопросы: неужели вы думаете, что в городе начинающий водитель только вы один и других новичков на дороге нет? Или люди первый раз в жизни видят машину с восклицательным знаком на стекле? Или они ждут от вас профессиональной езды? Обращаете ли вы в момент управления автомобилем пристальное внимание на соседние машины? Всматриваетесь ли в то, кто сидит за рулем? Если ответить честно и не обманывать себя, мы скажем: как водитель вы никому не интересны, так же как другие участники дорожного движения не интересны вам. Если же на вас и правда кто-то обратит внимание, знайте: как только этот человек отведет от вас взгляд, он сразу же о вас забудет, ведь у всех свои заботы и дела. И даже если вы допустите какую-то ошибку, никогда переживайте о том, что о вас подумают окружающие.

Давайте посмотрим на ситуацию с другой стороны. Вспомните моменты, когда вы обращали внимание на какого-то водителя или пешехода. Например, водитель-сосед поторопился и в его автомобиле заглох двигатель. Со стороны мы увидим небольшой рывок машины. Вы будете смеяться над этим? Или это что-то сверхъестественное? Вы скажете, что это обычное дело, что, скорее всего, это новичок. Или представьте, что вы увидели, как проходящий мимо человек поскользнулся и упал, потом встал, отряхнулся и пошел дальше. Мы скажем: «Это же обычное дело, с кем не бывает?» Нас может даже позабавить данная ситуация, но, так или иначе, как только вы отведете взгляд от этого человека, как тут же переключитесь на мысли, которыми были заняты до этого. То есть через 10–15 секунд вы забудете об этих случаях. Так и вы как участник дорожного движения,

которых тысячи вокруг, никому не интересны. Вы абсолютно ничем и ни от кого не отличаетесь как водитель.

А насмешки со стороны, которые якобы идут в ваш адрес, — это вообще глупости. Неужели вам действительно важно мнение людей, которые вас даже не знают? Мне очень нравится такая фраза: «Будьте как погода: ей все равно, что о ней подумают люди».

И так же не бойтесь критики в ваш адрес, если она «обучающая», например от вашего инструктора или более опытного водителя. К ней, наоборот, нужно прислушаться и сделать соответствующие выводы. А если встретитесь с негативной критикой, подколами, насмешками, ругательствами, то пропускайте их мимо ушей. И еще совет на будущее: никогда никому ничего не доказывайте на дороге, просто не тратьте на это время.

Подобных заблуждений на самом деле много, и я писал о них в своей первой книге. Но именно эти два особенно мешают новичкам применять теорию на практике. Если их не проработать, то, попадаясь на этот крючок, вы постоянно будете нервничать, переживать за других и, самое главное, неправильно распределять свое драгоценное внимание, которого и так не хватает во время управления автомобилем. Поэтому ловите себя за руку всякий раз, когда эти заблуждения будут проявляться. И в такие моменты сразу же сосредотачивайтесь на вопросах, о которых мы говорили ранее.

• Куда я еду, каким будет мой следующий маневр, что мне сейчас делать?

• Что меня ждет через 100–200 метров?

Не забывайте при этом проговаривать свои настоящие и предстоящие действия. И учитесь успокаиваться, как бы перезагружаться в моменты, когда при управлении автомобилем начинаете терять спокойствие. Это очень важно. Об этом можно почитать в моей первой книге — там я немного затрагивал эту тему. Или приходите к нам на онлайн-курс «Вождение без страхов», где мы совместно с психологом более подробно об этом говорим и все прорабатываем: https://naukavozhdeniya.ru/

Ну а мы переходим еще к одному совету, который также необходимо соблюдать, чтобы применять теорию на практике.

## Не зацикливаемся на теории

Часто у учеников я встречаю такую ошибку — они чересчур зависают на теории, думают, что еще не готовы к практике. Это, с одной стороны, похвально, но еще раз напомню: чтобы полностью понять определенные вещи в любой профессии, нужно подключать практику. Не сразу, но нужно. Вы можете сколько угодно представлять себя в какой-либо ситуации на дороге, например, как вы паркуетесь, трогаетесь, переключаетесь, как выполняете какой-либо маневр, выходите из заноса, но, пока не начнете выполнять все это на практике, в теории до конца все не поймете. Теоретические знания — это одно, но нужно же научить свои руки и ноги выполнять определенную работу, чтобы вырабатывались автоматические движения и закреплялась моторика. К тому же многие наши действия при управлении автомобилем в реальных условиях сильно зависят от поведения и действий других участников дорожного движения в нашем отношении. Другими словами, на практике многие вещи будут не соответствовать вашим ожиданиям в теории, все будет не так, как вы себе представляли.

Поэтому, как только вы изучили какую-то тему или вопрос, можно и нужно пробовать применять эти знания. И в идеале это следует делать под присмотром хорошего и грамотного наставника. Его задача будет заключаться в том, чтобы контролировать вас и указывать на ошибки, которые однозначно будут возникать поначалу. Кроме того, вам всегда будет у кого спросить, если что-то забыли или не поняли.

Вообще, по моим наблюдениям, когда ученик зависает на теории, он находится во власти страха. Страха переходить к практике. Ученик начинает раскручивать у себя в голове всякие страшилки: «А вдруг ничего не получится, а вдруг мне не дано, а если я попаду в ДТП?» и т. д. Если вы сейчас поймали себя на том, что у вас именно такая ситуация, то этот страх нужно прорабатывать. Он мешает начать практиковаться. Но как его прорабатывать? Это отдельная сложная тема, я говорил о ней в своей первой книге. Также такими вопросами, повторюсь, мы занимаемся с учениками на моем онлайн-курсе «Вождение без страхов и заблуждений». Но, возвращаясь к теме, еще раз скажу: теорию, конечно, изучать нужно, это основа обучения, без нее никак, тем не менее не стоит на ней сильно зацикливаться.

Ну что же, у меня остается для вас еще один совет, который здорово поможет применить теорию на практике.

# Пользуемся услугами грамотного автоинструктора

Я настоятельно рекомендую пользоваться услугами автоинструкторов, автонаставников и опытных водителей. И делать это именно при переходе от теории к практике. Особенно в момент первых попыток применения теории на практике. Не жалейте на это времени и средств. В любой профессии есть учителя, и наша профессия, водитель, не исключение. Поэтому, если у вас есть водительское удостоверение, это совсем не говорит о том, что, как многие считают, вам не нужен хороший и грамотный автоинструктор. Именно он будет вашим проводником в реальный водительский мир из того мира, который вы нарисовали себе за время обучения в автошколе. Причем неважно, когда это было — вчера или 15 лет назад. Именно инструктор всегда подскажет, как надо делать, а как не надо, поддержит в сложную минуту и будет контролировать на первых порах в реальной обстановке. Хороший автоинструктор в разы быстрее научит вас применять ваши теоретические знания на практике. А еще огромный плюс заключается в том, что можно начать обучение не только на своем автомобиле, но и на машине автоинструктора, которая, как правило, учебная, соответственно, оборудована вторыми педалями. Это будет максимально безопасно, ведь инструктор всегда имеет возможность вмешаться в действия ученика, если они ошибочны, и тем самым предотвратить ДТП или другую неприятность.

Многие рассуждают так: «А зачем мне инструктор? У меня же есть права, я не учусь в автошколе. Еще чего, зачем я лишние деньги буду на это тратить? Сам (сама) потихонечку научусь». А о том, сколько понадобится денег, времени и сил на восстановление автомобиля и, не дай бог, лечение водителя в случае ДТП, которое может произойти по глупой ошибке новичка, многие почему-то не думают.

В общем, друзья, мое дело — дать вам рекомендацию. А вы уже решайте, сами будете учиться применять теорию на практике или с помощником. Но если выберете второй вариант, то ищите грамотного автоинструктора, плохой вам не поможет и хорошему не научит. О том, как его найти, можно посмотреть в видео на моих площадках в интернете: https://www.youtube.com/watch?app=desktop&v=Arw3xuqOC5o

## Итоги главы

Итак, давайте резюмируем информацию, которую вы получили в этой главе. Чтобы применить теорию, которую мы уже знаем и понимаем, на практике, нам нужно соблюдать пять следующих правил.

1. Правильно распределяем свое внимание. Согласно с приоритетом своих задач. Думаем о том, что делаем сейчас и что предстоит. Сначала думаем, потом делаем.

2. Проговариваем все свои текущие и предстоящие действия во время управления автомобилем. Ведь о чем мы говорим, о том и думает наш мозг.

3. Отказываемся от двух заблуждений:

• «Я помеха на дороге». Мы мешаем всем на дороге не больше, чем все мешают нам;

• «Я в центре внимания». Когда мы управляем машиной, никому до нас нет никакого дела, так же как и нам до всех.

4. Не зацикливаемся на теоретической подготовке. После изучения темы по возможности подключаем практику.

5. Прибегаем к услугам грамотного помощника (автоинструктора). Пользуемся этим советом, когда только начинаем применять теорию на практике после получения водительского удостоверения, или после большого перерыва в вождении, или если не получается управлять автомобилем самостоятельно.

В заключение снова напоминаю о необходимости паузы в обучении, поэтому сейчас как раз самое время отдохнуть, повторить и осмыслить всю информацию, которую вы получили.

# Глава 7. Метод обучения «Пять П»

# Это еще не конец

Ну что же, друзья, теперь вы знаете, как нужно изучать теорию правильно, чтобы не просто запомнить ее, но и понять. Это учение было основано на трех столпах обучения в буддийской религии, правиле трех П — получении информации, ее понимании (осмыслении) и применении ее на практике. По сути, я не сказал ничего нового для людей, которые уже искали ответ на вопрос «Как изучать теорию, чтобы суметь применить ее на практике?». Я всего лишь структурировал эти сведения и преподнес их по-своему. И на этом можно было и закончить эту книгу, но у нас осталась одна проблемка. Выражается она в том, что, как бы ученик ни изучил и ни осмыслил теорию, при первых попытках применить ее на практике он все равно будет неизбежно ошибаться. Из прочитанных глав вы уже должны были понять почему. Потому, что при изучении теории многие вещи невозможно понять без практики. Так что к нашим трем П (получение — понимание — применение) можно смело добавить еще два П. Это будет **повторение**, работа над ошибками и снова применение, но уже с исправлением этих ошибок, то есть **повторное применение**. Еще я это называю вышлифовкой навыка. Теория — практика — теория — практика. Очень эффективная штука.

Ученик, приступив к практике, впервые *начинает* понимать вещи, которые не мог понять в теории. После этого он проходит теорию второй раз, работает над ошибками и понимает то, чего не мог понять при первом изучении теории. Дальше, при второй попытке практики, он снова открывает для себя что-то новое, что не поддавалось его пониманию во время первой практики. Понимаете? И вот только таким способом, путем чередования «теория — практика — работа над ошибками — теория — практика — работа над ошибками», и происходит вышлифовка практического навыка обучаемого. Главное здесь — делать эту самую работу над ошибками между изучением теории и очередной практикой, иначе вы будете топтаться на месте и наступать на одни и те же грабли. Для лучшего понимания я приведу пример.

# Пример «Ищи место для остановки»

Ученик выучил все правила остановки и стоянки при управлении автомобилем. Досконально разобрался во всех пунктах: что вообще такое остановка, чем она отличается от стоянки и где она запрещена. Перерешал кучу билетов, пересмотрел с десяток видео на эту тему. В общем, хорошенечко подготовился.

И вот в процессе занятия мы с ним едем по городу. Я даю задание: «Ищи место для остановки и останавливайся». То есть ему нужно просто где-нибудь остановиться, по правилам, естественно, которые он, как мы уже знаем, хорошо знает и понимает в теории. Чтобы этот пример был более показателен, я приведу выдержку из пункта 12 ПДД РФ и пронумерую тезисы. Только помечу, что нумерация эта моя, в самой книге правил дорожного движения ее нет. Читать сейчас пронумерованные пункты нет необходимости, пока пропустите их и продолжайте чтение самого примера.

12.4. Остановка запрещается:

1. На трамвайных путях, а также в непосредственной близости от них, если это создаст помехи движению трамваев.

2. На железнодорожных переездах, в тоннелях, а также на эстакадах, мостах, путепроводах (если для движения в данном направлении имеется менее трех полос) и под ними.

3. В местах, где расстояние между сплошной линией разметки (кроме обозначающей край проезжей части), разделительной полосой или противоположным краем проезжей части и остановившимся транспортным средством менее 3 м.

4. На пешеходных переходах и ближе 5 м перед ними.

5. На проезжей части вблизи опасных поворотов и выпуклых переломов продольного профиля дороги при видимости дороги менее 100 м хотя бы в одном направлении.

6. На пересечении проезжих частей и ближе 5 м от края пересекаемой проезжей части, за исключением стороны напротив бокового проезда трехсторонних пересечений (перекрестков), имеющих сплошную линию разметки или разделительную полосу.

7. Ближе 15 м от мест остановки маршрутных транспортных средств или стоянки легковых такси, обозначенных разметками 1.17.1 и 1.17.2, а при ее отсутствии — от указателя места остановки маршрутных транспортных средств или стоянки легковых такси (кроме остановки для посадки и высадки пассажиров, если это не создаст помех движению маршрутных

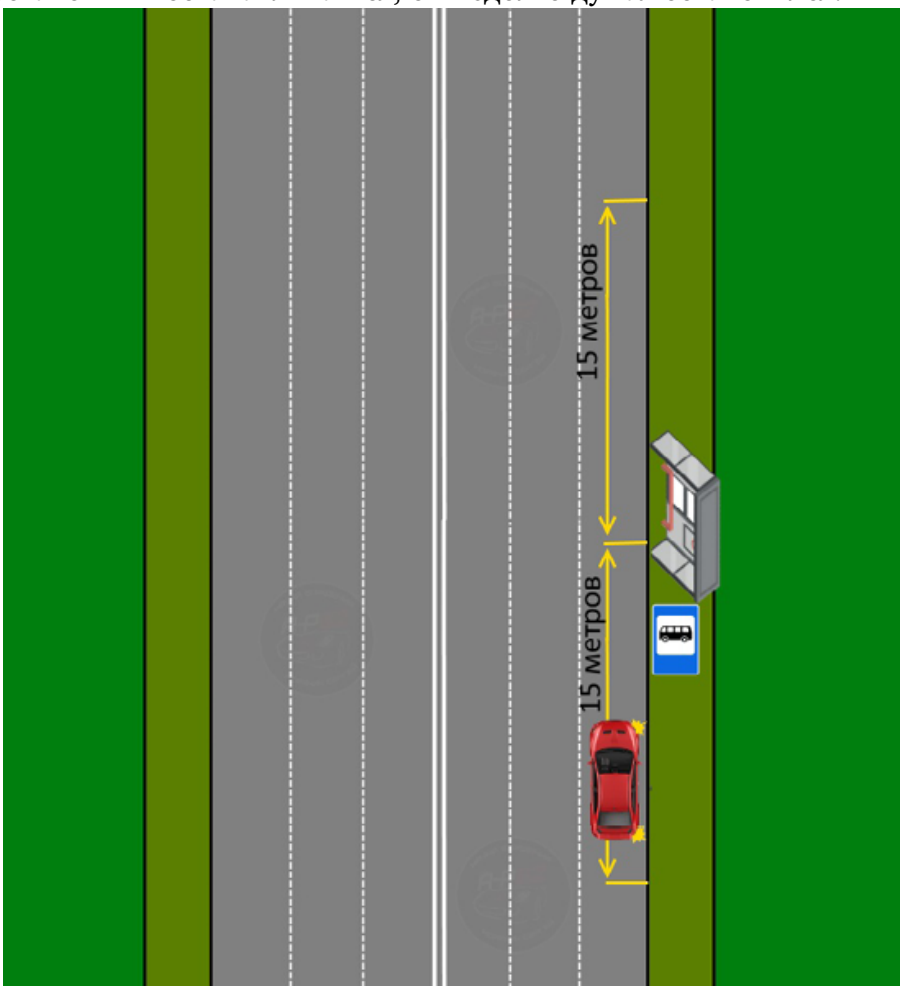
транспортных средств или транспортных средств, используемых в качестве легкового такси).

8. В местах, где транспортное средство закроет от других водителей сигналы светофора, дорожные знаки или сделает невозможным движение (въезд или выезд) других транспортных средств (в том числе на велосипедных или велопешеходных дорожках, а также ближе 5 м от пересечения велосипедной или велопешеходной дорожки с проезжей частью), или создаст помехи для движения пешеходов (в том числе в местах сопряжения проезжей части и тротуара в одном уровне, предназначенных для движения маломобильных граждан).

9. На полосе для велосипедистов.

10. На островках направляющих и островках безопасности.

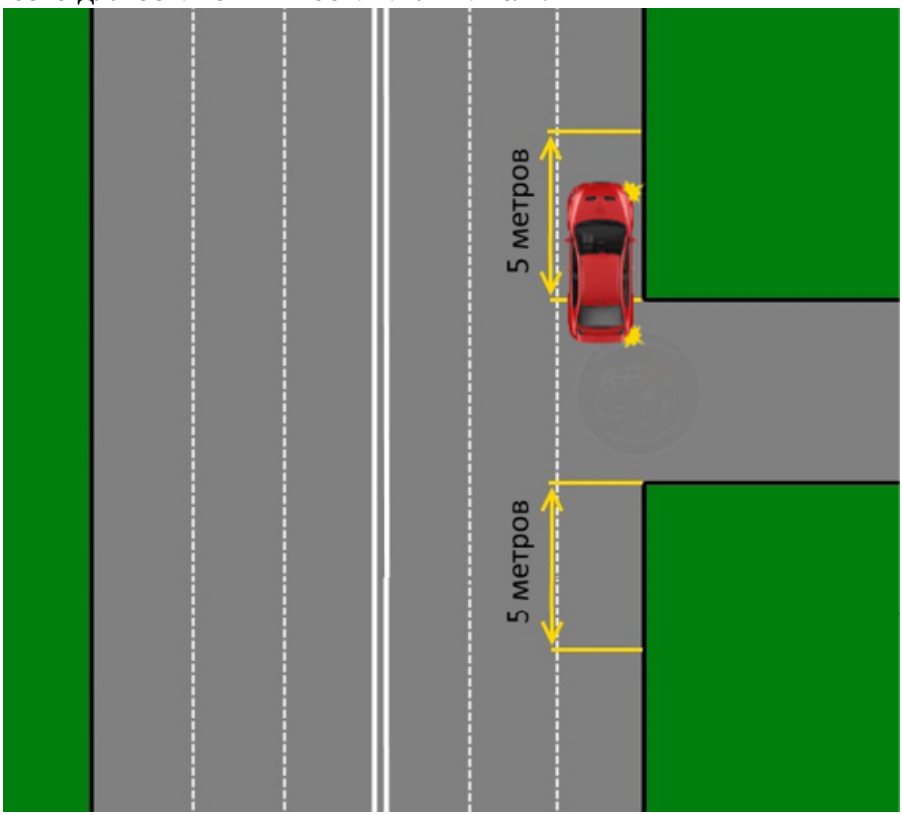
Так вот, после того, как я дал ему задание искать место для остановки и останавливаться, он недолго думая остановился.




Сделал это, как положено, у края проезжей части, но не

обеспечил 15 метров до остановки маршрутных транспортных средств, то есть нарушил (по нашему списку) 7-й пункт.

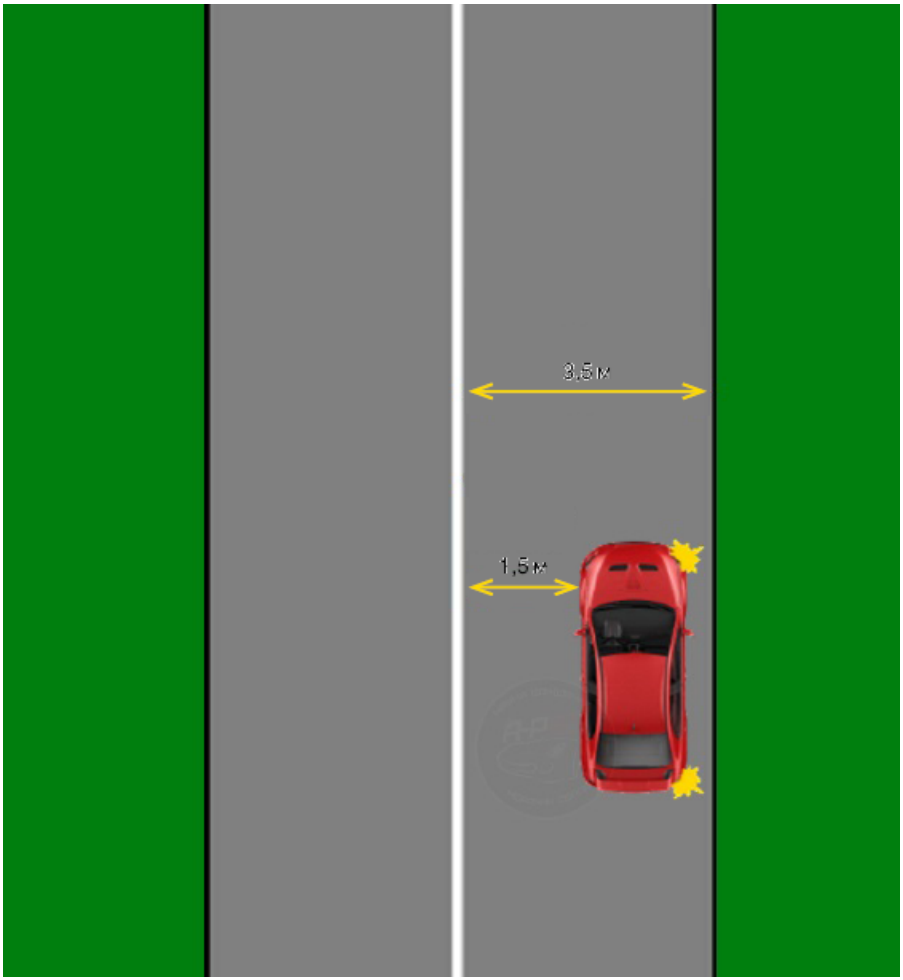
Хорошо, обсудили ошибку, ученик взял это на заметку, едем дальше. Через 10 минут я снова даю такое же задание: «Ищи место для остановки и останавливайся».




Ученик очень хорошо помнит о предыдущей ошибке (7-й пункт) и, учитывая ее, останавливается.

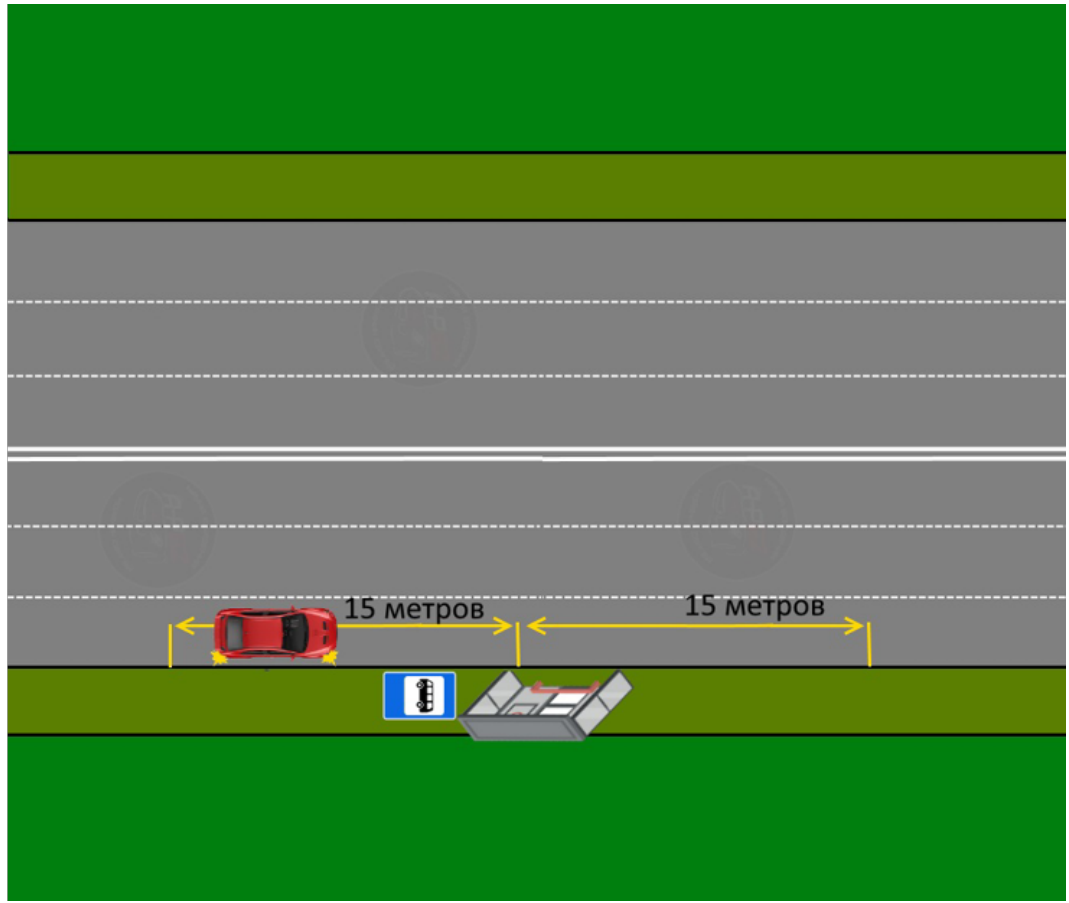
«Отлично, — говорю я. — 15 метров до остановки маршрутных транспортных средств ты обеспечил, но теперь перекрыл прилегающую территорию справа». То есть нарушил 6-й пункт из нашего списка.

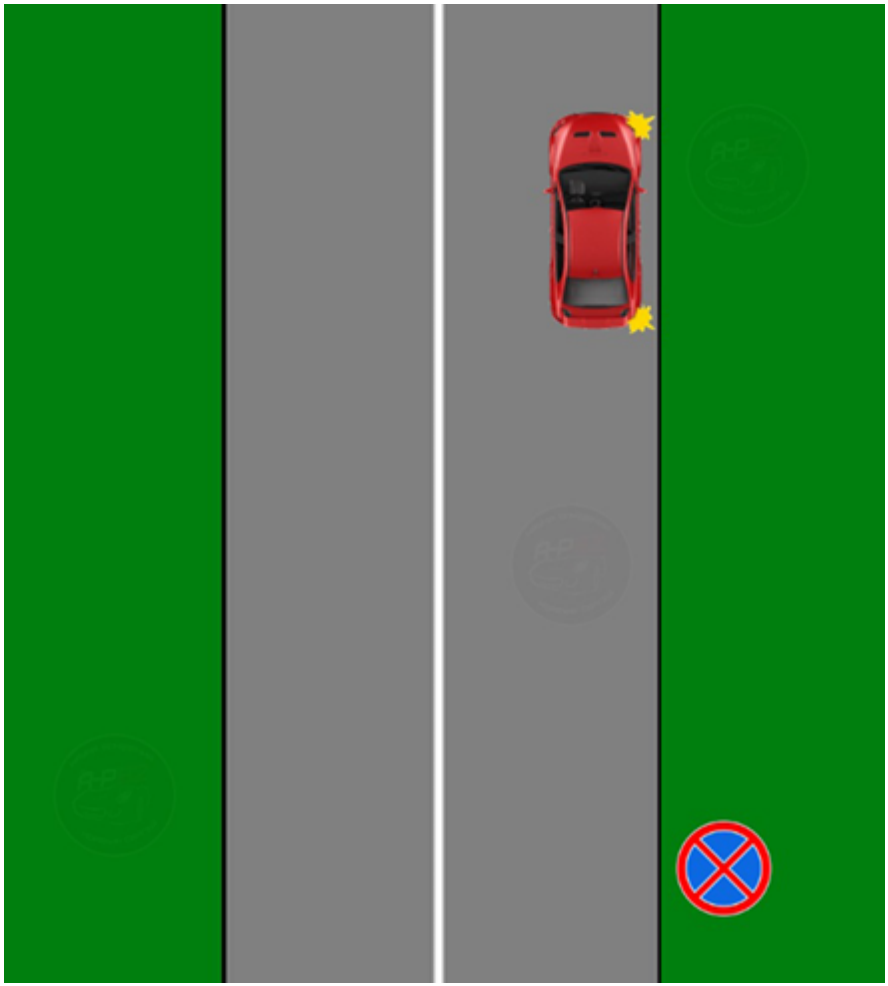
Разобрали ошибку, поехали дальше. Через 10 минут даю все то же задание: «Ищи место для остановки и останавливайся». Он ищет место, в голове 6-й и 7-й пункты из нашего списка, остановился и смотрит на меня.

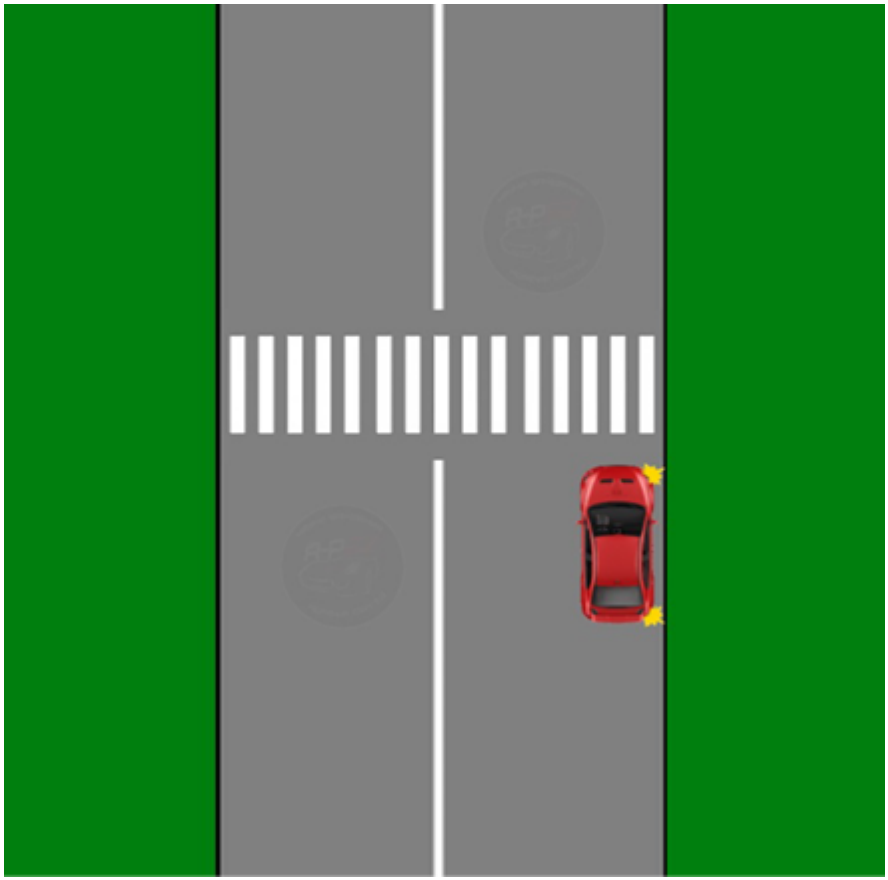



«Теперь-то все правильно?» — спрашивает. «Нет, — отвечаю я. — Теперь ты остановился таким образом, что не обеспечил трех метров между нашим автомобилем и сплошной линией разметки» (нарушил 3-й пункт нашего списка). «Да что же такое? — восклицает ученик. — То одно, то другое, то третье. И ведь все это я знаю в теории».

Потом он, выполняя это же задание, вообще остановился в зоне действия знака 3.27 («Остановка запрещена»). На пятой попытке он остановился вплотную у пешеходного перехода (а должно быть минимум 5 метров), а на шестой попытке снова не обеспечил 15 метров до остановки маршрутных транспортных средств, так как уже совсем запутался.


15 метров
15 метров





«Что это было?» — спросил ученик после этого занятия. Выходит, при получении очередного задания «Ищи место для остановки и останавливайся» он помнил о предыдущих ошибках, но забывал при этом о других пунктах списка, когда и где остановка запрещена. А именно, о тех, которые еще не попадались на практике. И только после нескольких таких занятий он стал сразу правильно находить место для остановки — из десяти попыток все десять правильно и четко. И что ему помогло добиться таких результатов? Как раз наши добавленные «два П», два дополнительных правила: повторение теории, работа над ошибками — повторное применение. Дальше только вопрос времени.

Поэтому, друзья, как бы вы ни готовились в теории, как бы вы ее ни знали и ни понимали, на практике ошибки неизбежны. Теперь вы об этом предупреждены и не станете отчаиваться, если при первых попытках применить какую-то теоретическую информацию на практике сделаете ошибку. Вы знаете, что такое происходит абсолютно с любым учеником. Что, в общем-то, так и должно быть при освоении какой-либо профессии. Ну и самое

главное — теперь вам известно, что с этим делать.

# Резюмируем. Алгоритм обучения. Метод «Пять П»

В заключение давайте подведем итоги и соберем воедино все правила и советы, о которых вы узнали в этой книге. Итак, мы выработали настоящий алгоритм, метод обучения — «Пять П».

**1. П**олучение информации.

**2. П**онимание (осмысление) информации.

**3. П**рименение теории на практике.

**4. П**овторение теории (работа над ошибками).

**5. П**рименение повторное (вышлифовка).

Давайте повторим суть этого метода и расшифруем его более простым языком. Это можно будет назвать средним алгоритмом действий человека, который хочет освоить или уже начал осваивать какую-то профессию.

I. Перед началом обучения какой-либо профессии или разбором какого-либо вопроса в первую очередь необходимо дать себе *психологические установки* и поставить *правильные цели*. А для этого нужно ответить на следующие вопросы.

*«Чего именно я хочу?»* Вы должны нарисовать в голове, как будет выглядеть конечный результат, к которому вы стремитесь. Вспомните пример, который я приводил в начале книги. Когда просил закрыть глаза и представить, как вы легко и непринужденно управляете автомобилем, едете куда хотите и с кем хотите, получая от этого выгоду, преимущества, блага и удовольствие. Что происходит в этот момент? Рисуя образ того, чего вы хотите добиться в результате обучения, вы объясняете своему мозгу, что это круто, выгодно и вам действительно нужно. То есть таким образом вы и даете себе установку.

*«Зачем мне это надо?* И надо ли вообще? Что я получу, освоив данную профессию? Какую выгоду или преимущество?» То есть следует взвесить все плюсы и минусы.

*«Как я буду добиваться того, чего хочу?»* Например, вы поняли, что желаете получить водительское удостоверение. Прекрасно понимаете, зачем вам это и что вы с этого получите. Допустим, вы загорелись этой идеей. Дальше нужно составить план, как именно вы будете этого добиваться, учитывая свою загруженность и свободное время. Я бы написал примерно так:

• посещение автошколы для изучения теории (вечерами три раза в неделю);

• просмотр видеоматериалов по обучению вождению (30 минут в день);

• чтение книг по этой теме (по субботам, так как у меня выходной);

• практические занятия (до обеда, три-четыре занятия в неделю).

Это все, конечно же, примерно. Но каркас плана, по моему мнению, нужно составить до самого обучения или хотя бы в начале его. А дальше, уже в процессе, этот план (алгоритм) можно будет корректировать, учитывая ваши внезапно возникающие дела, которые будут приоритетнее на тот момент.

II. Далее мы непосредственно приступаем к первому пункту нашего метода «Пять П», а именно начинаем изучать информацию, *получать теорию*.

Здесь мы должны вспомнить десять правил из третьей главы.

1. Не учите теорию под лозунгом «Надо». Должна быть заинтересованность, нужно захотеть обладать знаниями. Для этого необходимо понять, зачем они нужны и насколько важны, сделать себе психологическую установку.

2. Не нагружайте себя большим количеством информации. Изучайте материал поэтапно, по пунктам.

3. Не используйте много источников информации от разных авторов, если они противоречат друг другу. Запутаетесь.

4. Не торопитесь, не ставьте временные рамки при изучении теории. Важен конечный результат.

5. Не смешивайте в голове разные темы. Не переходите к следующей, пока не вникнете в текущую.

6. Не изучайте теорию, когда голова забита более важными делами.

7. Повторяйте теорию. Повторение — мать учения.

8. Больше используйте источники информации с визуальными примерами.

9. Планируйте время и место для обучения. Временно исключите отвлекающие факторы.

10. Помните о прокрастинации и методах борьбы с ней.

Важно помнить, что не нужно никуда торопиться, все делайте спокойно, продолжая жить обычной жизнью. Обучайтесь непринужденно, постоянно помня о своей основной цели.

III. Получая информацию, периодически *делаем паузы*, во время которых *пытаемся осмыслять то, что изучаем*. Все время задаем себе вопросы «что?», «зачем?» и «почему?». Вспомните, как мы разбирали сложные и спорные вопросы и методы парковки.

Для понимания теории соблюдаем еще ряд правил:

• заводим блокнот и записываем туда выжимку из пройденного материала;

• работаем над ошибками, если после проделанной работы

нет результатов, причем это касается как теории, так и практики;

• ищем единомышленников в той области, которую изучаем;

• соблюдаем режим отдыха и обучения. Не перегружаем голову;

• обязательно повторяем информацию, используя метод Эббингауза;

• подключаем практические занятия.

IV. Приступая к практике, мы должны быть готовы к тому, что *ошибки неизбежны*, это норма. На этом этапе обучения мешать применять теорию на практике будут психологические факторы. Здесь очень важно учиться правильно распределять свое драгоценное внимание, что сложно сделать во время первых практических занятий. Поэтому при управлении автомобилем *распределяем внимание согласно приоритету своих задач*. Думаем о том, что делаем сейчас и что предстоит. Сначала думаем, потом делаем. В этом поможет очень ценное правило: *проговаривать свои настоящие и предстоящие действия*.

Кроме того, нужно будет проработать *два заблуждения*, которые будут очень сильно мешать в применении теории на практике:

• «Я помеха на дороге». Мы мешаем всем на дороге не больше, чем все мешают нам;

• «Я в центре внимания». Когда мы управляем машиной, никому до нас нет никакого дела, так же как и нам до всех.

*Не зацикливаемся на теоретической подготовке.* После изучения темы по возможности подключаем практику. Прибегаем к помощи *грамотного помощника (автоинструктора)*. Не жалеем на это ни времени, ни средств. Хороший наставник будет не только учителем, помощником и подстраховкой, но и неким ускорителем в достижении нашей цели — научиться применять теорию на практике, то есть управлять автомобилем и наконец получать от этого удовольствие, а не стресс.

V. После начинаем *процесс вышлифовки навыков*. Это те самые дополнительные «два П», то есть работа над ошибками и повторное применение. С каждым циклом «теория — практика — работа над ошибками», «теория — практика — работа над ошибками» вы будете все больше осмыслять информацию, изучать тонкие и сложные вопросы, осваивать практический навык, который уже вовсю начнет формироваться. И соответственно, с каждым таким циклом вышлифовки ошибок становится все меньше, а уверенности, интереса и удовольствия от процесса — все больше.

VI. Далее нам останется *периодически повторять информацию* и пользоваться наработанными навыками. Ведь, как известно,

если человек ими не пользуется, то потихоньку все забывает, так как мозг начинает думать, что это ему не надо.

Вот таким образом, друзья, мы с вами повторили практически весь материал книги. Должен сказать, что эти советы, правила и сам метод «Пять П», в общем, можно применять при изучении абсолютно любой профессии. Особенно той, где задействована работа рук и ног, где нужны не только мыслительные процессы, но и выработка мышечной памяти, моторика движений и т. д.

# Заключение

*Истинное понимание вопроса находится внутри вашего ответа, до него нужно просто докопаться.*

*Сергей Моряхин*

На этом книга подходит к концу, и я надеюсь, что у меня получилось структурировать информацию достаточно складно и понятно. Нам пришлось думать и разбираться в мелочах, повторять одну и ту же информацию несколько раз. Но по-другому, как вы уже, я надеюсь, поняли, никак. Кто-то скажет, что все это очень сложно, и махнет рукой на этот метод обучения. Дело ваше, вы всегда можете вернуться к обычной зубрежке. Но тогда не нужно будет требовать от себя безукоризненного применения теории на практике и обманываться, утверждая: «Я в теории все знаю», когда вы всего лишь думаете, что знаете.

Друзья, быть полуспециалистом в любой области очень легко. А стать грамотным, востребованным и лучшим — вот что редко и престижно. Запомните: знание, понимание и навык не купить ни за какие деньги. Это вложение в себя и свое развитие, что бы вы ни осваивали. Ну и, в конце концов, мозг не машина: чтобы ему усвоить новую информацию, обучить руки и ноги новым движениям, нужно потрудиться и дать ему время.

Поэтому соблюдайте все советы и правила, которые вы получили на страницах этой книги, используйте алгоритм получения новой информации и применения ее на практике по методу «Пять П», и тогда результаты не заставят себя долго ждать.

***И еще один совет вам, дорогие друзья.***

Продолжайте непрерывно развиваться в своей профессии, стремитесь завтра стать в ней лучше, чем являетесь сегодня. Каких бы высот вы ни добились, каким бы хорошим экспертом ни стали, растите дальше. Потому что:

- нужно шагать в ногу со временем, ведь появляются все новые методики и технологии, которые придется осваивать, чтобы быть, как говорится, в теме;
- вы не сможете удержаться на определенном уровне, достигнув хороших результатов. Если вы перестанете развиваться,

то неизбежно начнете скатываться обратно. Может, не сразу, но однозначно начнете. То есть вы либо прогрессируете, либо деградируете, третьего не дано.

Я надеюсь, что вам все было понятно, что информация из этой книги заставила вас не раз глубоко задуматься об определенных вещах и сделать соответствующие выводы. Желаю вам стать грамотными водителями.

Всем удачи на дорогах и безаварийного вождения!

**Поехали! Все, что нужно знать начинающим водителям**
***Сергей Моряхин***

Книга для начинающих водителей от одного из самых популярных автоинструкторов YouTube Сергея Моряхина (канал «Автоинструктор-62», 940 000 подписчиков). Автор делится с читателями накопленным десятилетиями опытом и важной информацией, благодаря которой обучение вождению пройдет наиболее эффективно и позволит достигнуть лучшего результата

без стрессов и за минимальное время. В издании описан весь путь автоновичка: от самой мысли пойти учиться на права до экзамена в ГИБДД и самостоятельных поездок.